HEFT 2a/ BERLIN, 23. JANUAR 1940

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Der Schrecken der angreifenden Briten

Im Innern des Heftes veröffentlichen wir unter dem Titel „Der Jäger und seine Waffe" einen aufschlußreichen Wort- und Bildbericht über deutsche Jagdflugzeuge

Werkphoto

So jagten wir sie

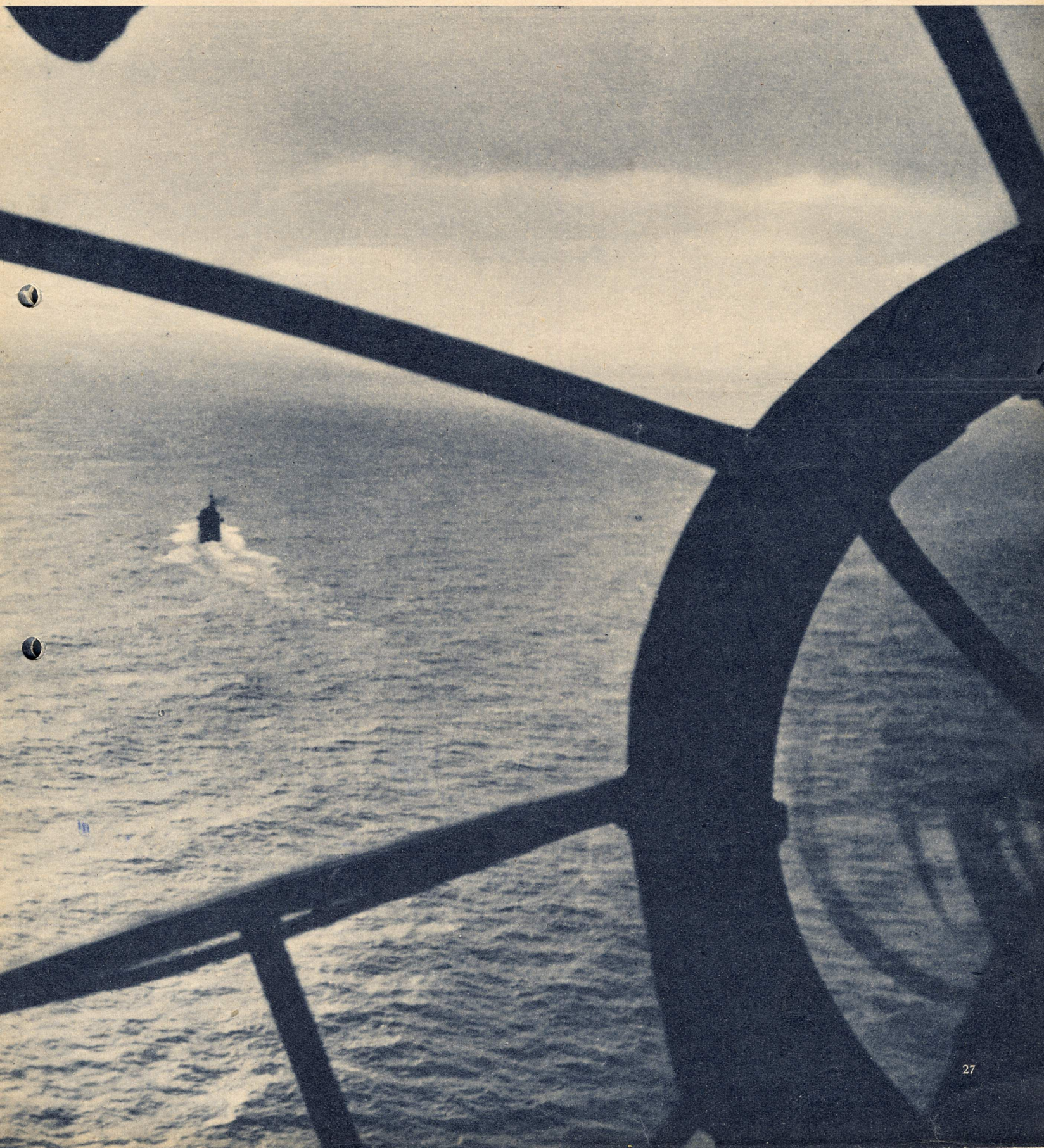
Die Besatzung des deutschen Kampfflugzeuges nimmt auf dem Fluge gegen den Feind noch eine Stärkung zu sich. „Bitte Platz nehmen zum ersten Mittagessen", hatte der Funker eben gerufen, als er die Bordverpflegung verteilte. Der Beobachter läßt den Flugzeugführer wählen: „Lieber Vollmilch- oder bittere Schokolade?"

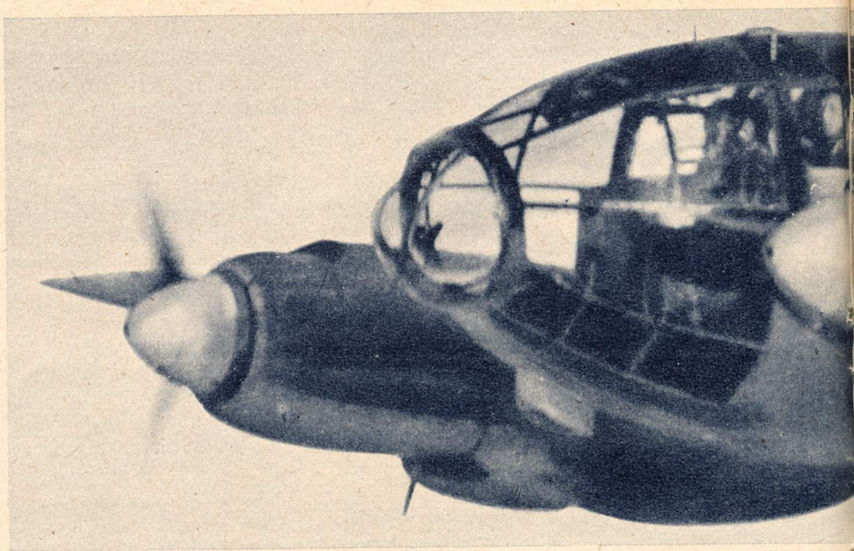
Den Engländern ist der Krieg, den deutsche Flugzeuge gegen ihre Schiffahrt führen, allmählich auf die Nerven gefallen. Sonst hätten sie nicht die Greuelmeldung in die Welt gesetzt und über alle neutralen Länder verbreitet: Die Deutschen versenkten mit ihren Kampfflugzeugen harmlose Fisch- und Handelsdampfer. Man muß diese „harmlosen" Dampfer kennen, um zu wissen, wie die Briten wieder einmal gelogen haben. Diese angeblichen Fischdampfer und Handelsschiffe sind erstens ausnahmslos bewaffnet, und zum zweiten dienen sie als Vorpostenschiffe der britischen Kriegsmarine, die sich selbst kaum mehr in die Nordsee wagt. Es ist heute so, daß unsere Flieger zunächst diese Vorposten-Schiffe angreifen müssen, weil an der ganzen Ostküste der britischen Insel auch nicht **ein** Kriegsschiff mehr zu entdecken ist. Die „harmlosen" Fahrzeuge sind gut bewaffnet, und zwar besonders mit Flak-Artillerie. Dies allein beweist schon, daß die Engländer mit Luftangriffen auf ihre „Fischdampfer" von vornherein gerechnet haben.

Der Luftkrieg gegen feindliche Dampfer ist nicht neu. Schon vor 25 Jahren, im Weltkriege, haben deutsche Flieger ihn geführt, wenn auch in weit geringerem Ausmaß als heute. Auch die Technik dieses Kampfes, wenn man so sagen darf, ist eine andere geworden. Im Weltkrieg wurden hierzu Seeflugzeuge, d. h. Flugzeuge mit Schwimmern, verwendet. Heute führen wir diesen Luftkrieg auch mit Landflugzeugen. Die Ausrüstung mit mehreren Motoren macht diese Flugzeuge so betriebssicher, daß sie ohne Schwierigkeit auch größte Strecken freier See bewältigen können. Zudem spielen die bei dem Kampf gegen England in Frage kommenden Entfernungen keine große Rolle gegenüber der Gesamteindringungstiefe unserer Kampfflugzeuge. Das Seeflugzeug des Weltkrieges pflegte neben dem zu kontrollierenden Dampfer auf See niederzugehen. Dieses Vorgehen verbietet sich heute von selbst durch die starke Armierung der britischen Vorpostenschiffe und U-Boot-Fallen. Hier muß eine rauhere Sprache Platz greifen. Wenn die tiefgeflogene „Ehrenrunde" um das verdächtige Schiff dieses nicht zum Zeigen seiner Flagge bewegen kann, dann tut es bestimmt die vor seinen Bug gesetzte MG-Garbe. Zeigt es eine neutrale Flagge, dann wird das Schiff kontrolliert und kann, wenn es keine Konterbande führt, unbehelligt weiterfahren. Das Hissen der britischen Flagge aber bedeutet für das Schiff das Todesurteil. Das Flugzeug kreist dann so lange, bis die Besatzung in die Boote gegangen ist. Dann geht es auf einige Höhe und meist genügt schon eine Bombe, um den Engländer zu den Fischen zu schicken. In vielen Fällen sind diese ganzen Manöver nicht nötig. Wenn nämlich der „harmlose" Dampfer das Flugzeug mit Abwehrfeuer begrüßt, dann wird, wie es in dem neuen Luftwaffen-Liede heißt, „nicht lange gefackelt". Mögen die Engländer noch so sehr über die Versenkung ihrer unschuldigen Schiffchen lamentieren, die deutsche Luftkriegsführung können sie damit nicht irre machen. IG

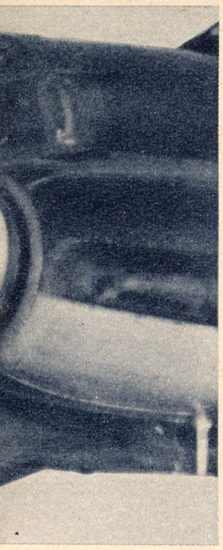
Zum Bilde rechts: Jetzt wird es ernst! Nach mehrstündigem Flug ist das erste feindliche Schiff am Firth of Forth in Sicht gekommen. Das Kampfflugzeug setzt zum Angriff an Aufn. P. K. Grosse (1), P. K. Schaller (1)

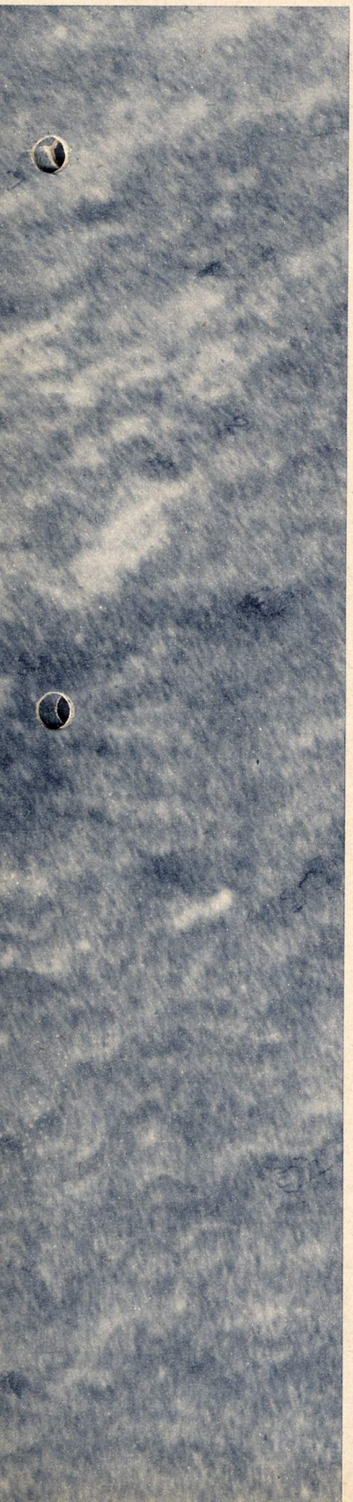
in den Grund



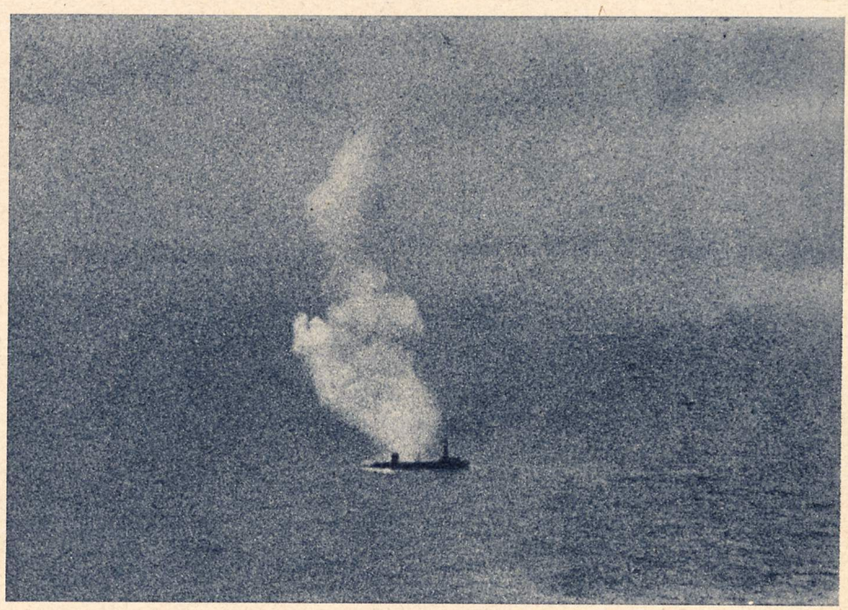


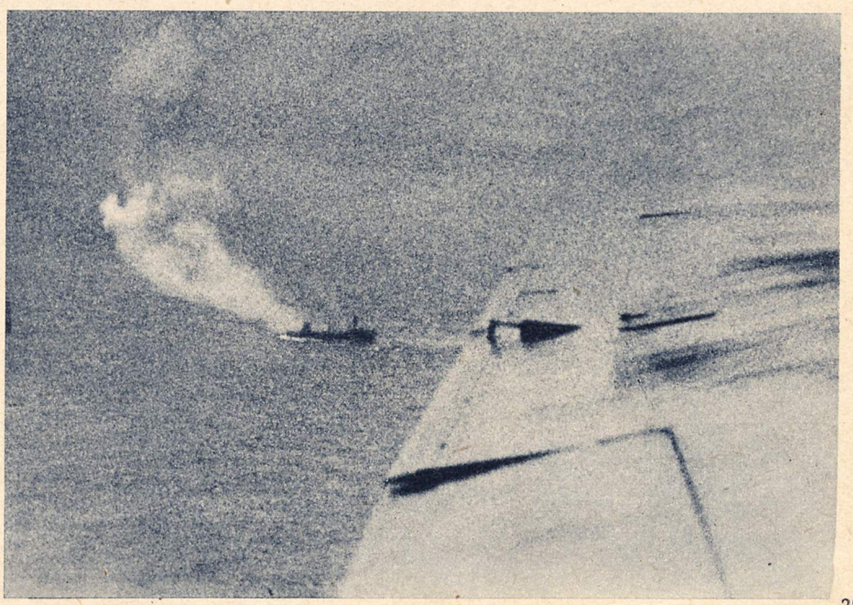
Eins der deutschen Kampfflugzeuge, die dem Briten wieder einmal gezeigt haben, daß die deutsche Luftwaffe die Nordsee beherrscht. Stunden um Stunden geht mit dröhnenden Motoren der Flug über die graue aufgewühlte See vorwärts, bis der Feind gefunden und vernichtet ist





Schlag auf Schlag führen die deutschen Kampfflugzeuge gegen die bewaffneten britischen Dampfer, die sofort das Feuer auf unsere Flieger eröffnet hatten. Im Bilde links oben: Ein Dampfer, an dem die Bomben schon ihr Vernichtungswerk getan haben. Heck und Mittelschiff sind bereits in den Fluten versunken, und auch über dem Vorschiff werden sich in wenigen Minuten die Wogen geschlossen haben. Auch das Schiff im Bilde links unten ist bereits im Sinken; ein Volltreffer im Heck hat sein Schicksal besiegelt. Der nächste Dampfer (Bild rechts oben) versucht zwar, unter ständigem Feuern mit Volldampf auszureißen, aber schon ist ein deutsches Kampfflugzeug über ihm





Die beiden Bilder rechts zeigen die verheerende Wirkung einer einzigen deutschen Bombe, die den Engländer mittschiffs getroffen hat. Eine gewaltige Dampfwolke (obere Aufnahme) ist das sichere Anzeichen dafür, daß die Kessel explodiert sind. Noch macht das Schiff geringe Fahrt (untere Aufnahme); hinter ihm steht die riesige Rauchsäule. Es ist verloren. Aber noch bleibt das deutsche Kampfflugzeug in der Nähe, bis es sich von dem Ende des Engländers überzeugt hat

Aufn.: P.K. Seidat (4), P. K. Grosse (2)

„Wer

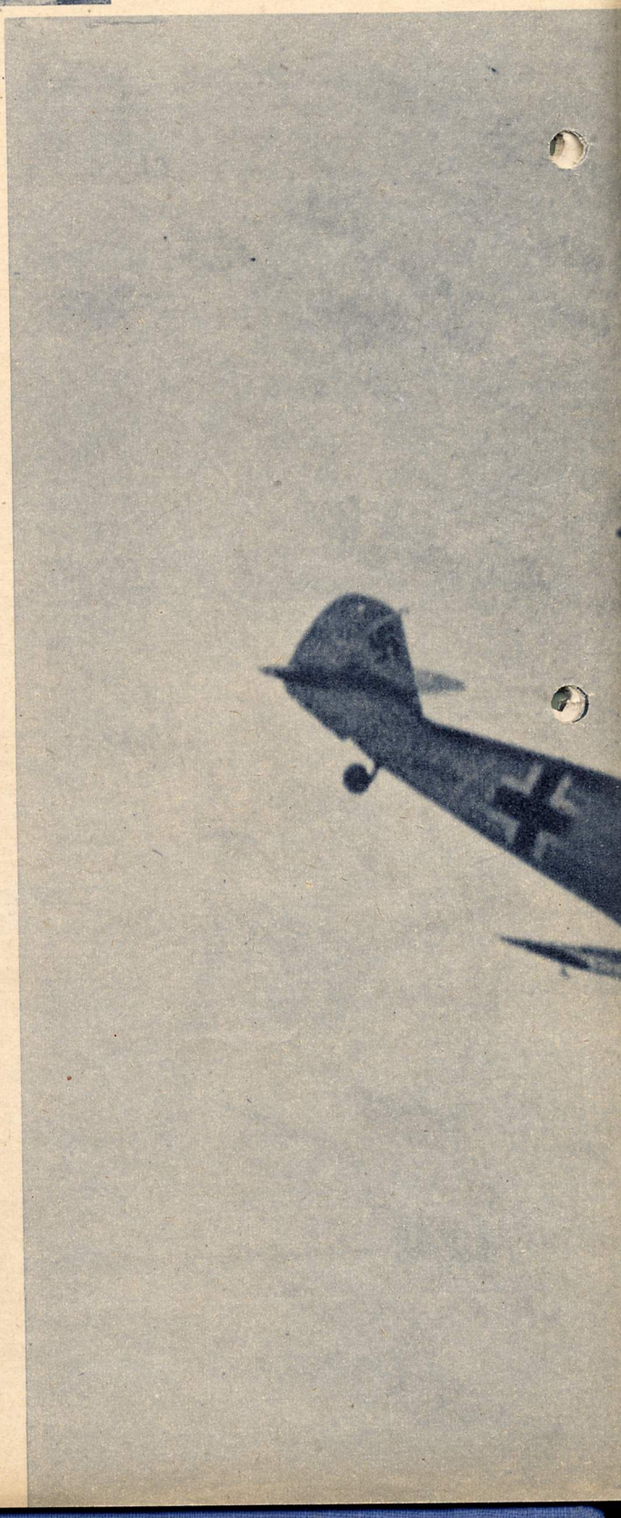
Der Jäger

Wieder sind unsere deutschen Jagdflieger, die Jäger, in aller Munde. Die Luftschlacht über Borkum und Helgoland hat sie in den Mittelpunkt des Interesses gerückt. Hier wiederholt sich ein Vorgang, den die Älteren schon aus dem Weltkriege kennen. Auch damals waren die großen Jäger, die Immelmann, Boelcke, Göring, Udet, Richthofen, Lieblinge des ganzen Volkes.
Wie oft aber muß man feststellen, daß über Jagdflieger und über ihre Kampfesweise noch

In dem Bereitschaftsraum einer Staffel unserer Jäger an der Nordseeküste hängt diese sinnige Zeichnung, die wir im Bilde wiedergeben. Der Nordseebefehl ist nur ein guter Laune entsprungener Scherz, für die Engländer aber ist er bitter ernst gemeint

P.K.Aufnahmen Stempka und Plazek

Der treue Flugzeugwart hilft seinem Flugzeugführer beim Anlegen des Fallschirms. — Zum Bilde rechts: Eine Kette Jäger ist gestartet, um die Suche nach Engländern aufzunehmen, die in den Nordseeraum eingedrungen sind. — Das Bild rechts oben zeigt den Führer eines Messerschmitt-Jagdflugzeuges

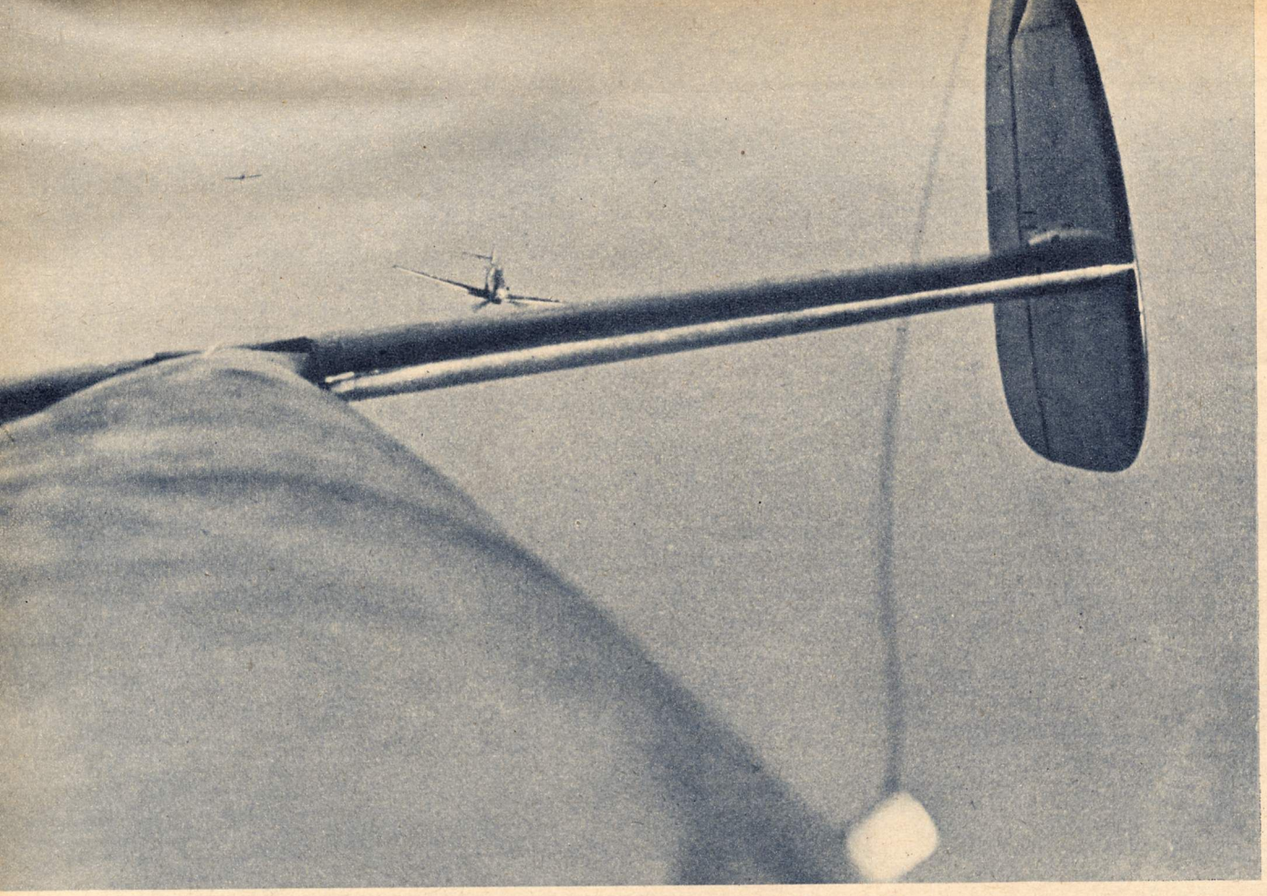


veiterfliegt, wird erschossen!"

nd seine Waffe / Von Josef Grabler

immer nebelhafte Vorstellungen sich mit völliger Unwissenheit paaren. Es erscheint daher angebracht, einmal auf das Grundsätzliche dieser Dinge näher einzugehen.

Der deutsche Jäger — im Gegensatz zum Zerstörer, auf den unten eingegangen wird — ist ein einmotoriges Flugzeug, das einsitzig geflogen wird, also nur einen Mann Besatzung hat, den Flugzeugführer. Er hat alle Funktionen an Bord auszufüllen. Er steuert, versieht den Funkverkehr, und er führt den Luftkampf. Ein einzelner Mann? Im Kampfflugzeug sind doch diese Verrichtungen auf eine mehrköpfige Besatzung verteilt? — Die Frage trifft den wesentlichen Unterschied zwischen Kampf- und Jagdflugzeug. Aufgabe des Kampfflugzeuges ist nicht, wie der Name vielleicht nahelegt, der Luftkampf, sondern der Kampf gegen Erd- und Seeziele, der Bombenwurf also und — in beschränkterem Maße — auch die Bekämpfung von Erdzielen mit den Bordwaffen. Den Luftkampf führt das



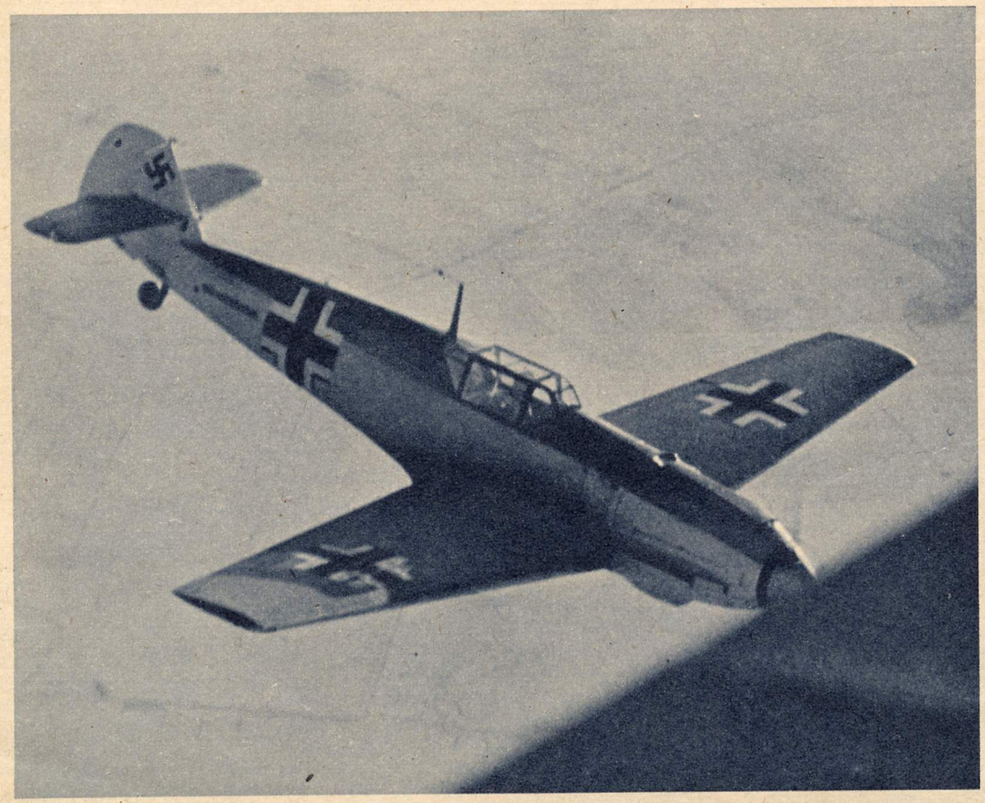
Über See ist der Verband auf größere Höhe gegangen. Er kämmt seinen Abschnitt planmäßig durch. Unser Bild zeigt den Blick auf einen Jäger

Kampfflugzeug — von Ausnahmen abgesehen — nur defensiv, zur Verteidigung gegen feindliche Jäger. Dabei sind die Aufgaben, die an Bord eines Kampfflugzeuges anfallen, so vielseitig, daß sie nur von einer mehrköpfigen Besatzung bewältigt werden können. Dies und das Erfordernis einer sehr großen Tragfähigkeit zum Schleppen der Bombenlast und der für lange Flugstrecken erforderlichen Betriebsstoffe ergeben zwangsläufig ein mehrmotoriges schweres Flugzeug von großen Ausmaßen. Die aber machen eine solche Maschine ungeeignet für die offensive Führung des Luftkampfes.

Das sind die Gründe, die schon im Weltkriege zur Schaffung des kleinen, schnellen und wendigen Jagdeinsitzers mit starker Bewaffnung geführt haben. An diesem Grundsatz hat sich bis heute wenig geändert. Die Geburtsstunde des einsitzigen Jagdflugzeuges schlug, als die geniale Erfindung gelungen war, durch den Schraubenkreis zu feuern, durch die wirbelnden Propellerblätter. Es führt hier zu weit, auf Einzelheiten dieser Erfindung einzugehen, die übrigens in Deutschland gemacht und dann von den anderen Ländern übernommen worden ist. Der Vorgang ist der, daß die in der Rumpfnase starr eingebauten Maschinengewehre vom Motor so gesteuert werden, daß kein Geschoß die Laufmündung verlassen kann, wenn der Propeller sie gerade verdeckt. Oder anders ausgedrückt: Die Kugeln peitschen nur dann heraus, wenn die Umdrehungen der Luftschraube die Gewehrmündungen freigibt. Daß eine wesentliche Beeinträchtigung der Feuergeschwindigkeit nicht eintritt, dafür sorgt die rasende Drehzahl des Propellers.

Die Bordwaffen sind im Jagdflugzeug starr eingebaut. Der Flugzeugführer kann sie also nicht, wie seine Kameraden im Kampfflugzeug, beliebig herumschwenken und mit ihnen dem Ziele folgen. Er muß — damit sind wir bei dem wesentlichsten Merkmal des Jagdflugzeuges angelangt — mit dem ganzen Flugzeug zielen.

Voraussetzung zu einer erfolgreichen Führung dieser Art des Kampfes ist natürlich ein außerordentlich schnelles, wendiges und auch empfindliches Flugzeug, das ohne jedes Trägheitsmoment auf den leisesten Steuerdruck „kommt". All diese Idealeigenschaften des Flugzeuges nützen aber wenig, wenn es nicht von einem Manne geführt wird, der gleichzeitig ein Künstler des Steuers ist und ein Scharfschütze. — Das Handwerkzeug des Jägers hat — un-



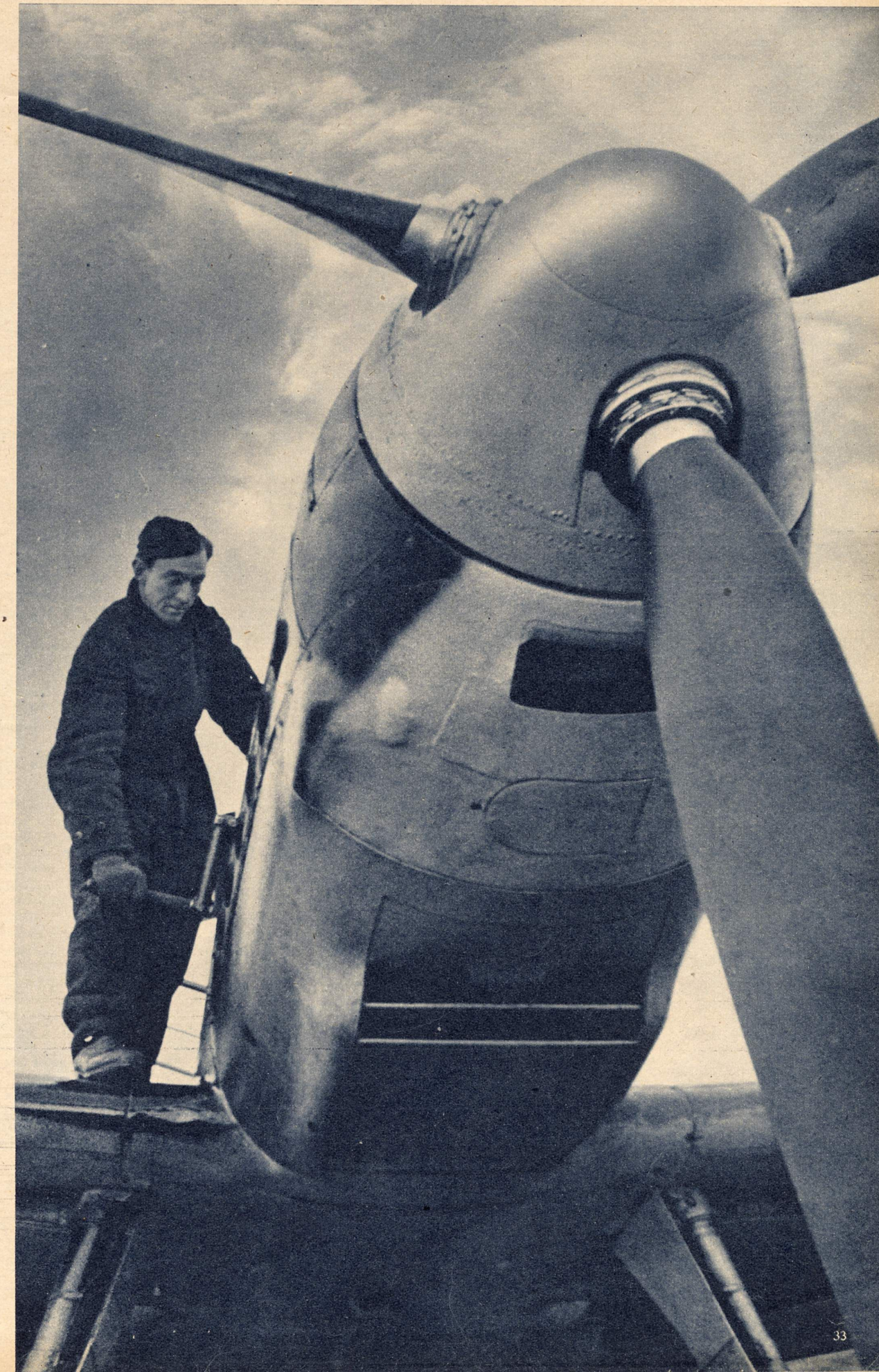
Aufmerksam blickt der Flugzeugführer zu einem Kameraden hinauf, der gerade vom Überwachungsflug zurückkehrt und zur Landung ansetzt. Gleich wird er selbst in sein Jagdflugzeug klettern, um die Suche nach dem angreifenden Tommy aufzunehmen

Zum Bilde links: Ein Messerschmitt-Jagdflugzeug überfliegt auf dem Heimflug die schneebedeckten Felder Norddeutschlands

ter Beibehaltung des grundsätzlichen Aufbaues — gegenüber dem Jagdflugzeug des Weltkrieges eine sehr weitgehende Vervollkommnung erfahren. Die Technik hat in den letzten Jahren nicht still gestanden. Wenn auch Deutschland in dieser Zeit von der Entwicklung der Luftwaffentechnik ausgeschaltet war, so hatte das den — von unseren Feinden gewiß nicht beabsichtigten — Vorteil, daß wir nicht mit veraltetem Gerät belastet waren, sondern unseren Jägern die modernsten Flugzeuge mit einer Bewaffnung in die Hand geben konnten, die dem neuesten Stande der Forschung entsprach. Wir haben es schon oft gehört, aber es verdient immer wieder betont zu werden: Die deutschen Jagdflugzeuge sind die schnellsten der Welt. Die weit über der 600 km-Grenze liegenden Weltrekorde der Messerschmitt- und Heinkel-Jagdflugzeuge sind bis heute nicht überboten worden. Dabei sind diese Bestleistungen — auch das muß ausdrücklich festgehalten werden — nicht mit Sonderkonstruktionen erflogen worden, sondern mit serienmäßigen Maschinen, wie sie die Luftwaffe fliegt. Und wenn die feindliche Lügenpropaganda ihren Landsleuten einzureden versucht, die deutschen Jagdflugzeuge taugten nichts, so sind das eben Lügen, deren Widerlegung schon sehr viele britische Flieger an Leib und Leben haben erfahren müssen. Unterschätzung des Gegners hat sich noch immer bitter gerächt.

Die große Geschwindigkeit unserer Jagdflugzeuge ist einmal das Ergebnis ihrer überlegenen Motoren und Luftschrauben, zum anderen die Folge einer bis ins Letzte durchgezüchteten aerodynamischen Formgebung. Daß das hohen Luftwiderstand erzeugende und damit Geschwindigkeit fressende Fahrwerk nach dem Start eingezogen wird, ist bei Flugzeugen dieser Klasse schon eine Selbstverständlichkeit. Aber auch Rumpf und Flächen sind so durchkonstruiert, daß der Luftstrom überall ohne hemmende Wirbel glatt abfließen kann. Bei solchen Geschwindigkeiten ist es nicht mehr möglich, den Flugzeugführer, wie es früher war, dem freien Luftstrom auszusetzen. Zudem erzeugte ein offener Führersitz viel zuviel schädlichen Luftwiderstand. Der Pilot sitzt daher in einer geschlossenen Kabine, die nach allen Seiten verglast ist und somit beste Sicht gewährleistet. Die neuzeitliche Armierung macht unsere Jagdflugzeuge zu furchtbaren Waffen. Mehrere MGs von einer Feuergeschwindigkeit, die noch vor wenigen Jahren kaum möglich schien, erlauben dem Jäger, schon in Feuerstößen von wenigen Sekunden Geschoßgarben von einer Dichte auszusenden, die wahrhaft vernichtend sind. Der Beweis für diese Behauptung ist zur Genüge erbracht. Dutzende der modernsten und bestbewaffneten britischen Bomber des Baumusters Vickers „Wellington" sind von deutschen Jägern meist schon im ersten Anlauf abgeschossen worden.

Die Bordwaffen feuern teils durch den Propellerkreis, teils sind sie in den Tragflächen untergebracht. Alle sind nahezu parallel zur Längsachse des Flugzeuges montiert — da ja der Jäger mit



Der treue Helfer des Jagdfliegers, der mit dem übrigen Bodenpersonal zusammen das Flugzeug ebenso aufmerksam wie liebevoll überwacht und startbereit hält: der erste Wart. Er dreht gerade die Anlaßkurbel, und dann ist es so weit, daß die Luftschraube ihr dröhnendes Lied beginnt Aufn. Dr. Wolf Strache (3)

dem ganzen Flugzeug zielen muß —, und zwar so, daß ihre Geschoßgarben sich in einem bestimmten Abstand überschneiden. Das heißt, daß alle Geschosse in der günstigsten Angriffsentfernung durch einen Punkt gehen.

Wie bedient nun der Jäger seine Waffen? Er hat ja keine Hand frei. Die Linke liegt am Gashebel, die Rechte führt den Steuerknüppel, und die Füße bedienen das Seitenruder. Diese Frage ist ebenso einfach wie sinnreich gelöst. Am Kopfe des Steuerknüppels ist ein Druckknopf angebracht und ein Abzugshahn, nicht unähnlich dem eines Gewehrs. Daumen und Zeigefinger der rechten Hand, die auch das Steuer führt, bedienen sie. Der Flugzeugführer kann also wahlweise mit einem MG oder auch mit mehreren Waffen gleichzeitig feuern.

Dann ist da — neben vielen anderen — noch ein technisches Wunderwerk, das Leuchtvisier. Vor dem rechten, dem Zielauge des Jägers, ragt eine kleine viereckige Grauscheibe in die Glasverkleidung der Kabine. Wenn der Flugzeugführer vor dem Luftkampf den elektrischen Strom einschaltet, dann leuchtet in der Scheibe ein goldener Kreis auf, ähnlich wie die alten Meister einen Heiligenschein malten. Was der Jäger genügend groß, das heißt in der günstigsten Entfernung, in diesem Kreise sieht, ist in den Bereich seiner Maschinenwaffen eingetreten. Er muß also — mit anderen Worten — sein Flugzeug so steuern, daß das Ziel in dem Leuchtkreise liegt.

Eine nicht minder prächtige Erfindung ist das Bordsprechgerät. In seiner Kopfhaube eingebaut hat der Flugzeugführer zwei Kopfhörer und ein Kehlkopfmikrophon. Zu beiden Seiten des Kehlkopfes ruhen zwei Membranen, die das gesprochene Wort über den kleinen Bordsender ausstrahlen. Das Bordsprechgerät, kurz „Funksprech" genannt, gibt einmal dem Verbandsführer die Möglichkeit, seine Männer ganz anders in der Hand zu behalten, als dies früher mit primitiveren Signalmethoden durchzuführen war. Anderseits kann der einzelne Jäger bei „freier Jagd" Verstärkung heranholen, wenn er den Gegner entdeckt hat. Ein klassisches Beispiel hierfür war der Alarmruf eines Unteroffiziers, der in der Luftschlacht über der Deutschen Bucht am 18. Dezember 1939 als erster und einziger auf ein Geschwader von dreißig englischen Bombern stieß und durch Funkspruch die Kameraden herbeirief. Was — nebenbei gesagt — diesen wackeren Jäger nicht hinderte, die Luftschlacht auf eigene Faust zu eröffnen, den Verband allein anzugreifen und sich einen „Wellington" herauszupicken.

Mit dem hier geschilderten Typ des Jägers, also des einmotorigen, einsitzigen Jagdflugzeuges, hat sich die Luftwaffe nicht begnügt. Für weitergehende Anforderungen ließ sie den Zerstörer schaffen. Sein Schöpfer ist der gleiche Mann, der auch das bekannteste deutsche Jagdflugzeug konstruiert hat: der Nationalpreisträger Professor Messerschmitt. Schon der Weltkrieg, aber auch die seither eingetretenen kriegerischen Verwicklungen mit Fliegereinsatz, zuletzt noch der spanische Krieg, haben gezeigt, daß der Jäger in der reinsten Form des Luftkampfes, im Kampfe Jäger gegen Jäger, in manchen Lagen dem gehörnten Siegfried gleicht. Er ist wehrlos gegen Angriffe von hinten, da all seine Waffen nur nach vorn, in der Flugrichtung, zu wirken vermögen. Die neue Form des Jagdflugzeuges mußte daher auch nach rückwärts gewappnet werden. Dies geschah beim Zerstörer durch Hinzunahme eines zweiten Mannes, des Heckschützen, der mit einem schwenkbaren MG die Sicherung gegen Angriffe von hinten und den Funkverkehr übernimmt. Diese Verstärkung der Besatzung bedingte naturgemäß auch eine Vergrößerung des Flugzeuges, das nun, um nicht an Geschwindigkeit zu verlieren, mit einem zweiten Motor ausgerüstet wurde. Es entstand der neue Typ des Zerstörers.

Er hat seine Bewährungsprobe, zu der ihm erst dieser Krieg Gelegenheit bot, in ganz großer Form bestanden. An den sechsunddreißig Feindabschüssen der Luftschlacht vom 18. Dezember ist eine Zerstörergruppe allein mit fünfzehn Luftsiegen beteiligt.

Nicht weniger interessant als die Kenntnis unserer Jagdflugzeuge ist die Taktik des Luftkampfes. Sie hier zu behandeln, sprengt den Rahmen dieser Arbeit und soll einer späteren Betrachtung vorbehalten bleiben.

Der Konstrukteur

Zum Bilde links: Prof. Wilhelm Messerschmitt, der geniale Flugzeugkonstrukteur und Träger des Nationalpreises, führt den Stellvertreter des Führers, Rudolf Heß, durch sein Werk Aufn. Scherl Bilderdiens

Der „Briſtol" Blenheim

das neue Opfer unſerer Jäger

Der Vickers „Wellington" hat wohl auch nach Ansicht der Engländer bisher zu schlecht abgeschnitten. Deshalb haben sie jetzt den mittleren Bomber „Bristol" Blenheim eingesetzt. Aus der ersten Staffel, die am 10. Januar in Richtung Deutschland flog, haben vier unserer Jäger drei Blenheims herausgeschossen. — Der Blenheim ist ein zweimotoriges Ganzmetallflugzeug von 1050 PS. Er hat je einen Kraftstoffbehälter von 632 Liter Inhalt in den Flächen eingebaut. Die Besatzung zählt drei Mann, den Flugzeugführer, den Bombenschützen und den Funker. Der Flugzeugführer betätigt ein starr im linken Flügel eingebautes MG, der Funker ein schwenkbares MG in der einziehbar gestalteten Drehkuppel auf der Rumpfoberseite. — Die deutschen Jäger haben nur einen Wunsch an den britischen Luftmarschall: Schick uns die Blenheims recht zahlreich

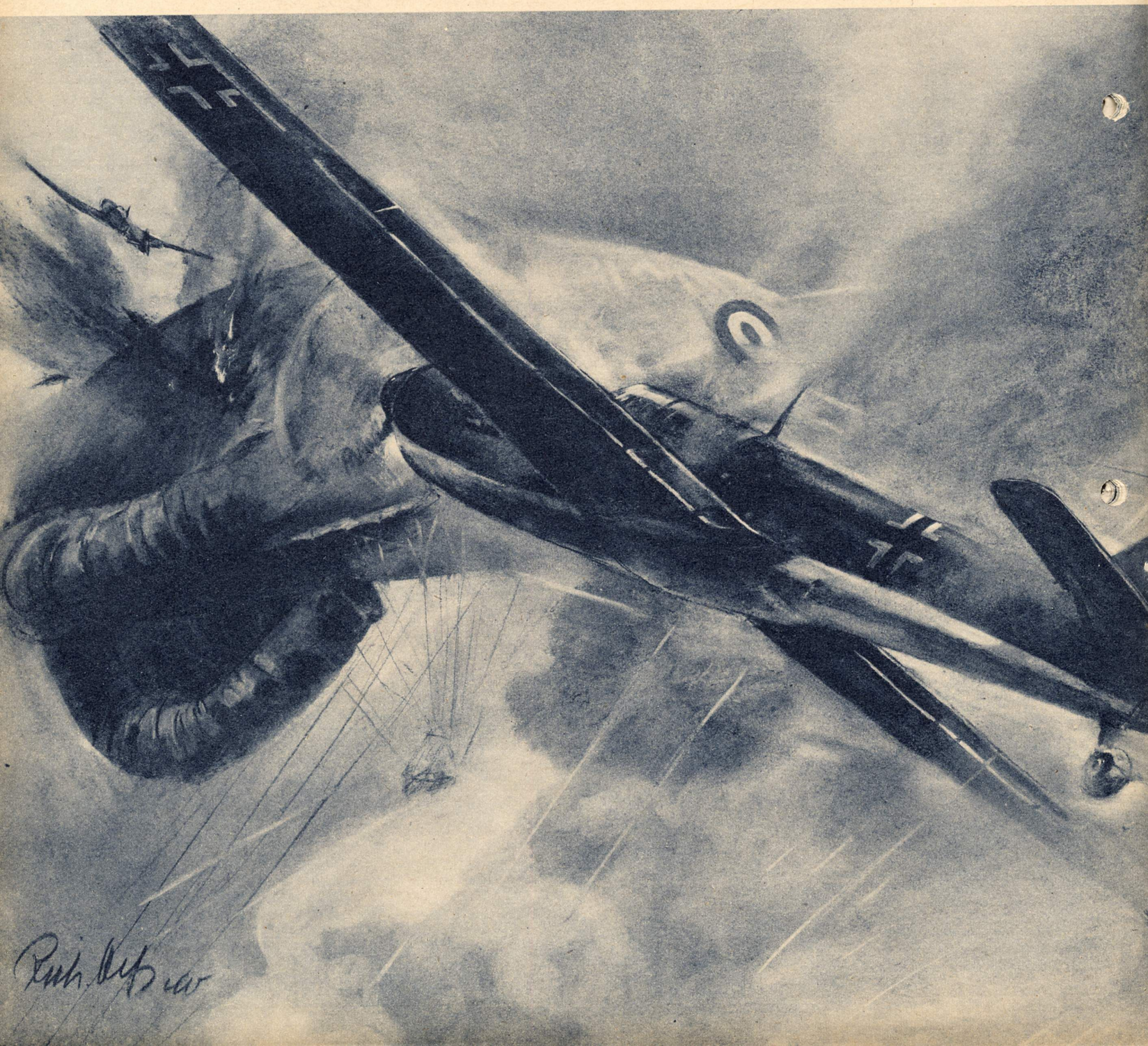
Aufn. Archiv Grabler (2)

Angriffsziel: Feindlicher Fessel

Meldung eines Regimentsstabes: „Der Anmarschweg zur Vorpostenstellung bei X im Vorfeld des Westwalles wird bei jeder Truppenablösung am Tage regelmäßig von französischer Artillerie beschossen. Das Artilleriefeuer kann lediglich durch einen Fesselballon-Beobachter gelenkt werden. Der Fesselballon steht seit mehreren Tagen in der Verlängerung der Linie vom Dorfe Y zum Dorfe X in etwa 16 km Entfernung, also schätzungsweise über den französischen Orten A und B."

*

Der nächste Morgen. Winterlich kühl pfeift es über die Lothringer Höhen. „Eine häßliche Gegend" — das ist das einstimmige Urteil der französischen Ballonmannschaft, die fröstelnd mit der Füllung der Ballonhülle beschäftigt ist. Sie kommen aus einer sonnigeren Gegend, in der man auch im Winter keine blauen Lippen und klammen Hände bekommt. Nun müssen sie Morgen für Morgen hinaus in die unwirtliche Kälte, den Ballon klar machen und dann Stunden um Stunden den schwierigen Bodendienst versehen, während der Beobachter in seiner winzigen Gondel oben am Himmel hängt. Die Wagen mit den Gasflaschen rollen an. Die Schlauchleitungen zur Hülle werden gelegt, und allmählich beginnen die runden Formen des riesigen Luftsackes sichtbar zu werden. Ballastsäcke halten nun die Hülle, die sich immer praller in die Höhe hebt, frosterstarrte Hände packen die Seile fest, und schließlich fällt das Kommando, das die Beendigung der Füllung bekanntgibt. Wie ein groteskes Fabeltier steht der Ballon auf der Lichtung zwischen den hohen Bäumen des entlaubten Waldes. Die Haltetrupps nehmen Aufstellung, wie sie es gelernt haben, die Schnauze des Untiers wird in den Wind gedreht, und dann geht der Marsch los auf einen Acker, auf dem die Ballonwinde steht. Schnell ist der Korb festgemacht. Die Fernsprechgabeln werden montiert, das Drahtseil der Winde sitzt fest, der Beobachter klettert in seine engen „Fünf Wände". „Wieder so wie gestern", ruft ihm noch ein Kamerad zu, „die Artillerie freut sich schon drauf". Pfeifend beginnt das Windenseil abzulaufen, immer höher steigt der Fesselballon, immer kleiner wird der



ballon

Korb in den Augen der Nachblickenden. Trotz der Kühle sind alle warm geworden. Und die Freude, daß es wieder mal wie am Schnürchen geklappt hat, liegt auf den Gesichtern unter dem blauen Stahlhelm.

*

Wie seltsames Riesenbuschwerk nehmen sich aus der Ferne die Flugzeuge aus, die am Rande des Fliegerhorstes im Rheinland aufgebaut sind. Die Tarnung war der Schlußpunkt der Arbeit des Bodenpersonals gewesen. Jetzt liegt der Platz scheinbar einsam und verlassen da, kaum daß man einen Menschen über das ebene Flugfeld gehen sieht. Die Flugzeugbesatzungen wie die Mechaniker sitzen in ihren Bereitschaftsräumen, wärmen sich auf und genießen die Arbeitspause – aber mit jener inneren Spannung, die jeden überfällt, der auf den Einsatz wartet. Und dann klingelt plötzlich im Bereitschaftsraum der Flieger das Telefon, der diensthabende Offizier nimmt das Gespräch entgegen, die anderen sehen, wie sein Gesicht sich aufklärt: „Aha, es geht los!" Es geht wirklich los. Wie die wilde Jagd stürzen sich die Gruppen der Mechaniker an die einzelnen Flugzeuge, die schwarzen Gestalten springen auf die Tragflächen, stehen jeder an seinem Platz bereit. Im gleichen Augenblick sind auch die Flugzeugführer heran, mit einem einzigen Satz, der wie im Schlafe gekonnt ist, schwingt sich der Jagdflieger auf seinen Sitz. Hilfreiche Hände greifen von allen Seiten zu, schnallen den Flieger an den Sitz, ziehen den Fallschirmgurt fest, drücken die FT-Kappe über die Ohren, schon ist angekurbelt, „Ein!" schallt es von vorn, und einen Sekundenbruchteil später beginnen die Motoren ihr dröhnendes Lied. Es ist eine langwierige Sache, diesen Vorgang im einzelnen zu schildern, viel langwieriger als die exakte Arbeit der Männer

Mit einem französischen Fesselballon ist es wieder einmal zu Ende. Schon haben die Flammen den größten Teil des Ballons erfaßt, und glühende Fetzen der Hülle wirbeln durch die Luft. Für den Beobachter war es der letzte Augenblick zum Absprung. Gleich wird sich der Fallschirm entfalten

Zum Bilde links: Zwei deutsche Jäger haben den Fesselballon aufs Korn genommen. Ein Messerschmitt-Jagdflugzeug ist bereits in rasender Fahrt an dem Ballon vorbeigefegt. Seine Geschoßgarben haben die ersten Flammen aus der Hülle aufzüngeln lassen. Jetzt feuert der zweite Jäger aus nächster Nähe seine vernichtenden Geschosse in den Ballon

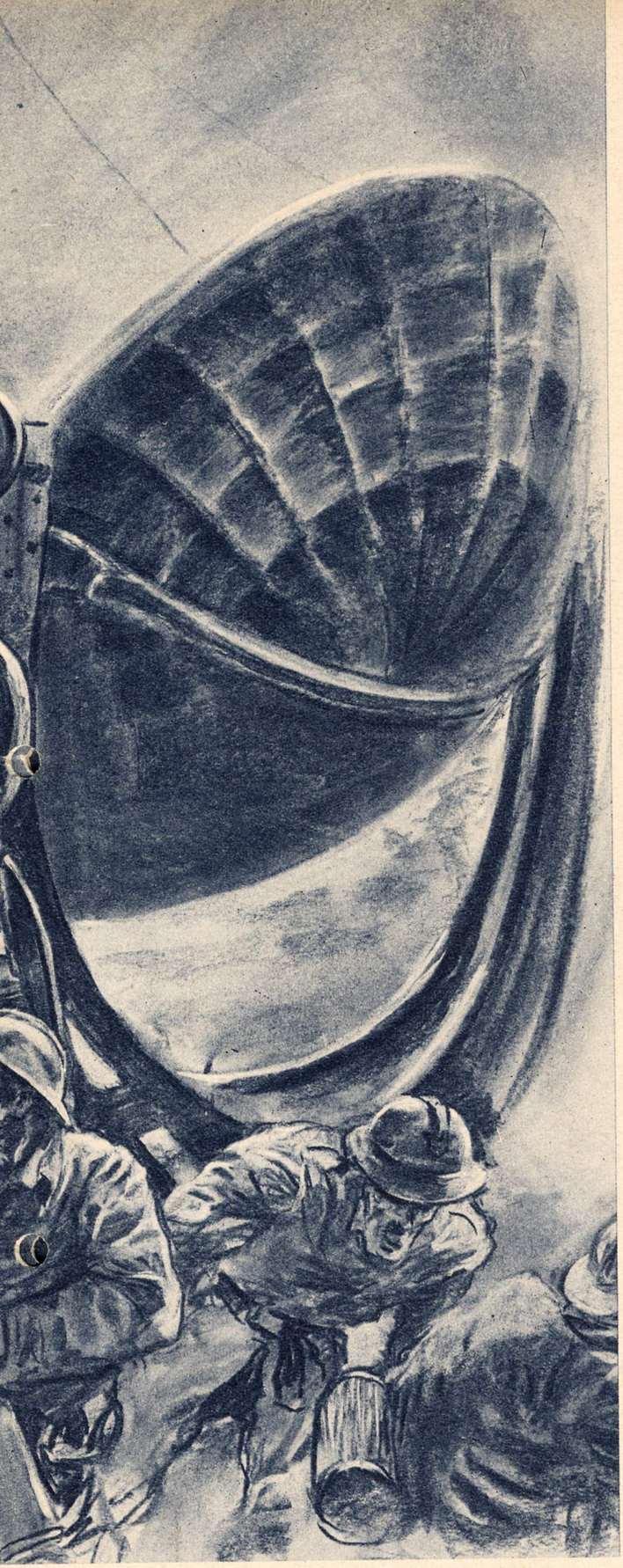
an den Maschinen. Denn sie stehen im Tempo den Rennwagenmannschaften auf dem Nürburgring nicht nach, und 1½ Minuten für die Zeit bis zum Start sind nur Durchschnitt! Schon rollen die Messerschmitt über das Flugfeld, heben sich ab, schießen wie Torpedos in den Luftraum hinein. Jeder Flugzeugführer hat fest seinen Befehl im Kopf: „Angriff auf einen feindlichen Fesselballon zwischen A und B."

*

Im Befehlsstab der französischen Fesselballonstellung rasselt das Telefon: „Angriff deutscher Jagdflugzeuge!" Im nächsten Augenblick heult die Alarmsirene los. Die Mannschaften jagen an ihre Plätze, der Motor der Winde beginnt zu arbeiten, um den Ballon einzuholen. Ringsum setzt das hämmernde Krachen der Flakgeschütze ein, die den Fesselballon schützen sollen. Wie ein schauerliches Feuerwerk steigen die funkelnden Bahnen der Leuchtspurgeschosse in die Höhe. Aber schon schwirren auch in gefährlicher Nähe des Ballons die winzigen pfeilschnellen Vögel vorbei, die jeder bereits einmal dort oben am Himmel gesehen hat — die deutschen Jäger. Hier kann auch die Abwehr nichts mehr retten, das weiß der Kommandeur sofort. Durch den Fernsprecher gibt er dem Beobachter dort oben, der anscheinend noch nichts von dem drohenden Unheil bemerkt hat, den Befehl: „Abspringen!" Viele Augen blicken durch scharfe Prismengläser gespannt zu dem Korb empor, der winzig unter der Hülle hängt. Sekunden vergehen, dann wird neben dem Korb ein Punkt sichtbar, fällt, ein weißer Fleck hebt sich ab. Der französische Beobachter ist abgesprungen und sinkt am Fallschirm pendelnd nieder.

*

Ein Jäger hat nicht viel Zeit zur Vorbereitung, bei der ungeheuren Schnelligkeit der deutschen Jagdflugzeuge sind es oft nur Minuten, bis das Angriffsziel erreicht ist. Sind sie nicht eben erst gestartet? Schon haben die Flugzeugführer am Himmel ihr Ziel aus-



In der Bodenstellung des Fesselballons ist der Teufel los. Unaufhörlich feuert die Flak, um wenigstens eins der deutschen Jagdflugzeuge herunterzuholen, nachdem sie den Ballon nicht hat retten können. Die Ballonmannschaft hat im Eifer des Gefechts noch gar nicht gemerkt, daß der Fesselballon verloren ist — in verzweifelten Anstrengungen ist sie bemüht, die Einholung des Ballons zu beschleunigen

Zeichnungen von Richard Heß

Zum Bilde rechts: Am Fallschirm hin und her pendelnd, gleitet der französische Beobachter langsam zu Boden. Es sind gefährliche Minuten für ihn, denn jeden Augenblick können brennende Teile des Ballons, die, einen feurigen Kometenschweif hinter sich, herabstürzen und vom Winde hin und her getrieben werden, auch seinen Fallschirm in Brand setzen

gemacht, das sich trotz seiner Horizontfarbe von einer hellen Wolke deutlich abhebt. Blitzschnell sind die Waffen durchgeladen, der Führer des vordersten Flugzeuges hat den Ballon schon sicher im Visier, stößt von oben auf ihn nieder. Die Flakwolken, die jetzt ringsum sichtbar werden, stören ihn nicht, er hat keine Zeit, darauf zu achten oder sich um das Feuerwerk der leichten Flakgeschütze zu kümmern. Jetzt hat er den Franzmann richtig vor sich, ein Druck auf den Knopf, und die Leuchtmunition hämmert mitten in die blanke Hülle hinein. Schon ist er darüber hinweggejagt und muß einkurven. Beim zweiten Anflug aber sieht er, daß keine Arbeit mehr zu leisten ist. Sein Kamerad hat dem Franzmann den Rest gegeben, an unzähligen Punkten züngeln die Flammen aus der blaugrauen Hülle. Ein paar hundert Meter tiefer aber sinkt langsam der helle Kreis eines Fallschirms nieder. „Von dir wollen wir nichts, Franzmann, auf einen Soldaten, der im Fallschirm abgesprungen ist, schießt ein deutscher Jäger nicht!" Die Flugzeugführer ziehen ihre Maschinen in die Höhe — mag die französische Flak ruhig weiter bellen. Schon ist die deutsche Stellung wieder überflogen, der Flug geht heimwärts.

Kurze Zeit später nimmt der Staffelkapitän auf dem Feldfliegerhorst die Meldung entgegen: „Befehl ausgeführt!"

Herbert Scharkowski

Die „Königliche Erste"

Kriegstagebuch einer Englandstaffel

Von Oberleutnant Bülow

Die „Königliche Erste" — das ist der rätselhafte und aus unerfindlichen Gründen entstandene Name einer der Staffeln, die seit dem ersten Einsatz gegen England immer wieder eiserne Schläge gegen die „Herren des Meeres" geführt und die Nordsee von britischen Kriegsschiffen reingefegt haben. Die Luftangriffe auf Flottenverbände und einzelne Schiffe, auf die Kriegshäfen von Scapa Flow und Firth of Forth haben erst in letzter Zeit wieder ihre erfolgreiche Fortsetzung in der Versenkung zahlreicher Vorpostenboote und bewaffneter Handelsdampfer gefunden. Wie unsere Kampfflieger den Briten schlugen, das erzählt in soldatischer Frische Oberleutnant Bülow, der von Anfang an dabei war. Wir veröffentlichen in Fortsetzungen diesen packenden Erlebnisbericht

Melde gehorsamst, erste Staffel klar zum Start!" Ein kräftiger Händedruck des Kommandeurs, ein bedeutungsvolles „Hals- und Armbruch" — der Staffelkapitän der „Ersten" besteigt seine Maschine, reißt noch einmal die Luke auf und winkt den Kettenführern mit seinem „Chamberlain", dem Staffelregenschirm ein freudiges „Alles klar" zu.

Der „Chamberlain", ein Monstrum von besonders altmodischer Häßlichkeit und Dürftigkeit — daher der Name! — verschwindet, die Luke schließt sich, Flugzeug auf Flugzeug startet, die Ketten sammeln sich über dem Platz und schließen zum Staffelverband auf — und dann geht es los: Schnurgerade dem Feind entgegen — zum erstenmal „gegen Engeland"!

Werden sie den Gegner finden? Werden sie am Ziel Angriffswetter haben? Wie wird die englische Flakabwehr sein? Wird der gemeldete Flugzeugträger Jagdflugzeuge an Bord haben?

Das alles sind Fragen, die die auf dem Absprunghafen Zurückbleibenden bewegen — Fragen, zu denen jedoch die Flugzeugbesatzungen selbst keine Zeit haben. Und selbst wenn sie die Zeit dazu hätten — die „Königliche Erste" wird es schon machen!

Ja, die „Königliche Erste"!

Weiß der Kuckuck, wer der ersten Staffel diesen prunkenden Beinamen gegeben hat — lange vor ihrem ersten Feindflug war es jedenfalls.

Fast will es scheinen — nomen est omen —, daß die Erste tatsächlich ein Lieblingskind der Glücksgöttin geworden ist — aber wir wollen es nicht verrufen. Man soll den Tag nicht vor der letzten Landung loben!

Ja, die „Erste"!

Schon die Ordnungszahl verpflichtet. Kann man es den Männern der Staffel verdenken, daß sie es für eine Selbstverständlichkeit halten, allen anderen um eine Nasenlänge voraus zu sein — gleichgültig, ob im Dienst oder außerhalb?

Das sind, wie gesagt, Selbstverständlichkeiten. Aber auch andere Dinge waren selbstverständlich, allerdings nur für diese Staffel.

War es zum Beispiel nicht eine Selbstverständlichkeit, daß die erste Staffel damals, als der Engländer kurz vor Ausbruch des Krieges 1939 besonders frech wurde und Schauflüge über Frankreich vorführte, die uns einschüchtern sollten — war es da nicht selbstverständlich, daß die erste Staffel eines Tages mit allen ihren Maschinen in sauber geflogener, eng aufgeschlossener Formation an der englischen Küste erschien — ohne englisches Hoheitsgebiet zu überfliegen, natürlich, nur so! —, und damit uns der Engländer nicht etwa vorwerfen könnte, wir hätten ihn über die Reichweite der deutschen Flugzeuge böswilligerweise im unklaren gelassen?

Ja, so war sie, die „Königliche Erste". Und jetzt befand sie sich zum zweitenmal auf dieser Strecke. Mit etwas weniger friedlichen Absichten diesmal — aber mit der gleichen Selbstverständlichkeit.

Gestern abend war es gewesen. Deutsche Aufklärer meldeten einen starken englischen Flottenverband. Drei Schlachtschiffe, ein Flugzeugträger und mehrere Kreuzer fuhren quer durch die Nordsee von England in Richtung Norwegen — frech und gottesfürchtig, wie im tiefsten Frieden.

War denn der Engländer ganz verrückt geworden? Suchte er die deutsche Flotte zu einer neuen Skagerrakschlacht zu reizen — oder wollte er vielleicht nur den Neutralen die englische Herrschaft über die Nordsee durch einen groß angelegten Propagandamarsch beweisen?

Nun, wir wissen es nicht. Tatsache bleibt, daß er mit einem nicht gerechnet hat: Mit der deutschen Luftwaffe — oder — um es genauer zu sagen: mit der ersten Staffel!

War es eigentlich auch nur ein Zufall, so war für die Männer der „Ersten" auch dies nur eine Selbstverständlichkeit, auch hier die ersten zu sein — der erste Verband überhaupt, der gegen den Engländer angesetzt wurde.

Freilich, der Angriff englischer Flieger auf Wilhelmshaven hatte gezeigt: die Schiffsflak trifft gut! Die erste Staffel aber wollte es ihnen beweisen: Nur wenn sich diese Flak auf deutschen Schiffen befindet!

Wer kann es der Staffel verdenken, daß sie die englische Flak für schlechter hielt als die deutsche und die deutsche Luftwaffe für besser als die englische — schon vor dem ersten Angriff?! Wir wissen heute, daß sie recht hatte.

Der Flug verläuft glatt. Das Wetter ist günstig. Eine aufgerissene Bewölkung erlaubt es, sich anzuschleichen — soweit man bei dem Dröhnen der Motoren von einem Schleichen reden kann.

Kaum eine halbe Stunde ist vergangen. Da gibt der Bordfunker einen Funkspruch nach vorne, der unseren eingeschlagenen Kurs bestätigt. Ferner teilt uns die Bodenstelle mit, daß es sich bei den drei Schlachtschiffen um die „Hood", die „Rodney" und die „Repulse" handelt.

Alle Achtung! Der Engländer meint es gut mit uns. Weder sein größtes, noch sein schnellstes, noch sein modernstes Schiff ist ihm zu schade für dieses Unternehmen.

„Na, dann Prost!" meint der Bordwart und schenkt den übrigen Besatzungsmitgliedern aus einer Thermosflasche einen kräftigen Schluck Tee mit Rum ein. „Platz nehmen zum zweiten Mittagessen!" kräht darauf der Bombenschütze ins Mikrophon und holt aus der Bordverpflegung Schokolade, Keks und andere nette Kleinigkeiten, die den Flug verkürzen und verbrauchte Energien wieder erneuern sollen.

So vergeht der Flug in bester Stimmung. Wer aber beschreibt unsere Freude, als nach der errechneten Flugzeit rechts vor uns ein großer Flottenverband auftaucht — undeutlich erst, ein graues Etwas —, aber schon erkennt man das leuchtend weiße Kielwasser. Er hat es eilig, der Bursche, und wird schon wissen warum!

In hoher Fahrt, jetzt deutlich zu erkennen, eilt der Engländer seinen heimatlichen Häfen zu — sicher froh, den etwas unheimlichen Raum der Nordsee bald hinter sich zu haben.

Wir lassen ihn zunächst in diesem Glauben. Noch hat er uns nicht bemerkt. Darum gehen wir in achtungsvoller Entfernung auf Angriffshöhe, um den Gegner von oben zu überraschen.

Endlich sind wir auf Höhe. Hier oben strahlender Sonnenschein — tief unter uns eine blendend weiße, aufgerissene Wolkendecke, darunter das dunkelblaue Meer und, wir brauchen nicht lange zu suchen: da sind sie ja schon wieder, die Tommies! Sorglos steuern sie ihren alten Kurs, immer wieder zwischen Wolkenbänken in unserem Blickfeld auftauchend.

Da! Das ist der Größte! Das muß die „Hood" sein, das größte Schlachtschiff der Welt. Auch der Flugzeugträger wird für kurze Zeit sichtbar, bleibt dann aber verschwunden.

So nehmen wir vergnügt die „Hood" aufs Korn — ungestört wie auf einem Bombenwurfplatz, denn noch immer hat man uns nicht bemerkt.

Da fallen aus der Maschine des Staffelkapitäns auch schon die ersten Bomben — sausen in die Tiefe —, und schlagen unmittelbar neben dem Schiff ins Wasser. Riesige Wassersäulen scheinen das Schiff zu begraben und machen aus diesem Koloß ein Spielzeug auf dem weiten Meer.

Aber schon blitzt es da unten auf. Man hat uns entdeckt und schießt aus allen Knopflöchern!

Doch während sie noch vergebens versuchen, die erste Kette herunterzuholen, hat auch die zweite schon ihre Bombenlast abgeworfen.

Deutlich sehen wir von der dritten Kette aus den Aufschlag der Bombenreihen. Kurz vor dem Schiff — dicht daneben — und Päng! Da sitzt auch schon eine auf dem Vorschiff.

Jetzt heißt es aufpassen und noch selbst einen guten Angriff fliegen. Die „Hood" liegt im Visier — sie schlägt verzweifelte Haken — sie versucht, von dem verhängnisvollen Wolkenloch weg und unter die schützende Wolkendecke zu kommen: es nützt ihr nichts. Wir sind schneller.

„Noch einen zur Stärkung" grinst der Bordwart und hält mir wieder einen großen Becher mit Tee unter die Nase. Dann wird es Zeit. Eifrig zielt der Bombenschütze — eifrig schießt aber auch der Gegner. Vor uns, neben uns und unter uns blitzt es auf. Der Engländer schießt nicht schlecht. Aber nur selten taucht die Sprengwolke eines Geschosses in unserer unmittelbaren Umgebung auf.

Schon haben wir den Gegner unter uns. Ein leises Zittern geht durch die Maschine: die Bomben haben ihre Schächte verlassen.

Gespannt verfolgen wir ihre Bahn — verflucht! Haarscharf daneben! Ja, wenn das Schiff nicht noch im letzten Augenblick wieder seinen Kurs geändert hätte!

Nun, da hilft kein Ärger. Ein anderer hat mehr Glück und packt dem Engländer, kurz bevor der unter der Wolkendecke verschwindet, noch eine Bombe auf die Mitte des Schiffes, ein dritter Treffer wird mit Wahrscheinlichkeit festgestellt. Und damit ist dieser erste Angriff beendet.

Wo steckte aber inzwischen der Flugzeugträger? Wo blieben seine Flugzeuge? Ja, hier beginnt der Fall humoristisch zu werden — denn:

entweder er hatte Flugzeuge an Bord, zog es aber vor, sie und sich unter einem kleinen Regenschauer zu verstecken — dann bleibt die Frage, wozu nahm er sie überhaupt mit?

Oder aber, er hatte keine Flugzeuge, sondern fuhr nur als leere Attrappe in diesem Verband. Vielleicht hatte man bei diesem Unternehmen nicht auch noch die für England besonders wertvollen, da nicht besonders reichlichen Flugzeuge aufs Spiel setzen wollen — was sofort verständlich ist, wenn man bedenkt, daß nur wenige Tage vorher die „Courageous" mit Mann und Maus und etwa 50 Flugzeugen durch ein deutsches U-Boot versenkt wurde!

Wie immer dem auch sei — Tatsache bleibt, daß kein Flugzeug erschien und daß auch die Flak nichts traf. Den Flugzeugträger mußten wir den Stukas überlassen, die ihn in seinem Versteck aufstöberten und mit Erfolg angriffen.

Der 26. September, das war dieser erste Kampftag, neigte sich bereits seinem Ende, als die Staffel zurückkehrte. Eine frühe Dämmerung verhinderte an diesem Tage weitere Unternehmungen. Deutsche Aufklärungsflieger blieben dem Gegner bis zum vollständigen Einbruch der Dunkelheit auf den Fersen. Sie stellten fest, daß sich die Schiffe in Richtung auf Nordengland sammelten — mit Ausnahme allerdings des Flugzeugträgers und der „Hood", die nicht mehr aufzutreiben waren.

Völlig unversehrt, ja ohne auch nur den geringsten Renommier-Flaktreffer, kehrte die erste Staffel zu ihrem Horst zurück.

Dies war die erste Angriffshandlung deutscher Flugzeuge gegen englische Kriegsschiffe. Lange, lange hatten wir auf diesen ersten Einsatz warten müssen — fast vier Wochen waren bereits vergangen seit der englischen Kriegserklärung, der Polenfeldzug war inzwischen schon beendet — beinahe hatten wir alle Hoffnung aufgegeben, überhaupt noch zum Schuß zu kommen, als endlich diese erste heißersehnte Gelegenheit kam. Wer kann es den Männern verdenken, daß sie an diesem Abend feierten?

Doch besteht kein Krieg aus Siegesfeiern. Der knappe Befehl: „Startbereitschaft" brachte die Staffel schon im frühen Morgengrauen des nächsten Tages wieder auf die Beine.

In zehn Minuten ist jeder auf seinem Posten. Schon donnern die Motoren, Bomben werden eingeladen, Kraftstoff nachgetankt — es ist ein Kommen und Gehen auf dem Rollfeld wie in einem Ameisenhaufen. Jeder macht seine längst gewohnte Arbeit, und nach weniger als einer halben Stunde ist der ganze Verband startklar — rollen die Maschinen zum Start — gehen letzte Befehle von Besatzung zu Besatzung.

Drinnen im Gefechtsstand haben sich die Flugzeugkommandanten um ihren Staffelkapitän versammelt. Gespannt lauscht jeder seinen Anweisungen: „Der gestern festgestellte Gegner hat sich in Richtung auf Schottland zurückgezogen. Die erste Staffel klärt am linken Flügel des eingesetzten Verbandes bis zur englischen Küste auf. Dort südliche Grenze die Tyne-Mündung, nördliche Grenze der Firth of Forth. Unsere Aufgabe ist es, den Verbleib des englischen Flottenverbandes festzustellen. Jedes angetroffene Kriegsschiff ist anzugreifen. Die Ketten fliegen geschlossen in Sichtweite der Führungskette, die zweite Kette links, die dritte Kette rechts von mir. Start in acht Minuten. Noch eine Frage? — Wegtreten!"

Hurra! es geht weiter. In aller Eile noch letzte Vorbereitungen — dann hinein in die Pelzkombination, den Fallschirm umgeschnallt, die Schwimmweste nicht zu vergessen — es geht über See! — fürsorgliche Hände reichen das Frühstück und die gute „Langstreckenverpflegung" durch die Einstiegklappe — da startet auch schon die erste Kette — die zweite — die dritte — dann Ketten anderer Staffeln — immer noch eine — und als die Morgensonne ihren ersten erstaunten Blick über den Horizont tut, da liegt die deutsche Küste schon längst hinter uns. Wieder geht es über die unendliche Weite des Meeres. Stundenlang. Regen und Sonnenschein, Sturm und Hagelschauer wechseln einander ab. In weit auseinandergezogener Formation zieht die erste Staffel ihren Weg.

Mancherlei Schiffe treffen wir an. Einige, die sofort Zickzack fahren — also Engländer! — andere, die friedlich weiterfahren — also Neutrale. Aber nirgends ein Kriegsschiff, so weit das Auge reicht, und so weit der Flug auch führt.

Je mehr wir uns der englischen Küste nähern, desto günstiger wird das Wetter. Muß ja! — Wenn Engel reisen!

Da plötzlich rechts voraus ein Verband mehrerer Schiffe. Sollte das? — Wie die Geier stürzen sich die Flugzeuge der dritten Kette, die befehlsgemäß am weitesten rechts geflogen ist, auf die vermeintliche Beute — aber schon bald müssen sie einsehen: das sind alles Handelsschiffe, ohne jede kriegerische Begleitung und darum, für diesmal jedenfalls, uninteressant.

In steiler Kurve fliegen wir auf den alten Kurs zurück, geraten schon nach kurzer Zeit in einen kleinen aber heftigen Regenschauer und haben, als er vorüber ist, endgültig die Verbindung mit der übrigen Staffel verloren. Nichts zu sehen, weder vor uns noch hinter uns — weder über noch unter uns.

Was tun? — Umkehren? So kurz vor dem Ziel? — Niemals! Versuchen, durch FT Verbindung mit der Staffel aufzunehmen? Das hieße, dem sicher eifrig lauschenden Engländer das Unternehmen vorzeitig verraten — alles hängt von der Überraschung ab. Also: weiter mit der Kette — auf eigene Faust!

Da taucht auch schon in der Ferne ein grüner Küstenstreifen auf. Schottland! Ein Vergleich der Landschaft mit der Karte zeigt, daß unser braves Flugzeug uns haarscharf an den beabsichtigten Punkt geführt hat — denn vor uns liegt die weit geöffnete Mündung des Firth of Forth.

Ein wunderbarer Anblick nach stundenlangem Flug über das Wasser: sattgrünes Land, rote Felsen, in der Ferne eine Großstadt — Edinburgh, dahinter, wie ein zartes Spinngewebe, die Forth-Brücke, und ganz am Horizont — Berge! Dazu ein Angriffswetter, so günstig wie am Vortage — nur eines fehlt: Kriegsschiffe!

In einer Höhe von etwa tausend Meter liegen ausgedehnte Wolkenfelder. Sie bedecken einen Teil der Bucht. Aber nichts darf unversucht bleiben. Also: hinunter und an der Wolkenuntergrenze weiterfliegen. Gas raus — wir fallen mit zehn Meter in der Sekunde. Wir haben es eilig, denn finden wir hier nichts, so wollen wir auf alle Fälle noch weiter — nur nicht die Bomben wieder mit nach Hause bringen müssen!

Schnell ist die dünne Wolkendecke durchstoßen — unter uns breitet sich die dunkelblaue Wasserfläche des Firth of Forth aus. Unter uns? Nein, unter uns ist ganz etwas anderes — eine Insel!

Eine Insel am Ausgang der Bucht? Das kann doch nur die stark bestückte Isle of May sein! Und das in einer Flughöhe von knapp tausend Meter! Gleich werden wir den Salat haben — verdammte Schweinerei! — da muß ja selbst die englische Flak treffen!

Aber nichts rührt sich. Im Gegenteil. Im Weiterfliegen sehen wir da unten deutlich die englischen Batteriestellungen — jene Geschütze, die von ihrem Erbauer dazu bestimmt sind, jeden Angriff auf den Firth of Forth — zu Wasser oder zur Luft — abzuschlagen. Da stehen sie ganz friedlich, die Kanonen— wo aber sind die Geschützmannschaften? Beim Skat? — Oder etwa im Luftschutzkeller??

Es kribbelt uns gewaltig in den Fingern, denen da einige Kilo Sprengstoff aufs Haupt zu werfen — die würden sich nicht schlecht wundern! Aber wir suchen Schiffe, und wenn es durchaus sein soll, die Isle of May schwimmt uns nicht weg.

So ziehen wir es vor, auf kurze Zeit wieder über den Wolken zu verschwinden, fliegen eine große Kurve und — einige spannende Augenblicke des Blindflugs — dann liegt wieder eine Überraschung unter uns — diesmal aber, wir trauen unseren Augen kaum — ein Kriegsschiff, ein richtiges, englisches Kriegsschiff!

Jetzt verschwinden wir noch etwas schneller als vorher. Es gilt, den Gegner zu überraschen und vor allem die Jagdflieger fernzuhalten, zu deren erfolgreicher Abwehr wir als armselige Kette kaum imstande sein würden.

Vorsichtig pirschen wir uns über der Wolkendecke immer wieder an die Stelle, wo ungefähr das Schiff liegen muß, und — Glück ist alles bei der Fliegerei! — da wird es tatsächlich für kurze Zeit durch ein kleines Wolkenloch sichtbar. Aber die Zeit reicht nicht zu einem gezielten Bombenwurf. Also noch einen Anflug.

Beim nächsten Mal liegt er schon günstiger. Aber die Zeit ist für einen guten Wurf immer noch zu kurz, und keine Bombe darf verschwendet werden. Beim dritten Anflug endlich fallen einige Bomben — — daneben!

Im gleichen Augenblick ist die Hölle los. Als hätte sie der Bombenschütze mit seinem Druck auf den Bombenhebel ausgelöst. Von allen Seiten ein wildes, zunächst ungezieltes Feuer, denn noch haben sie uns nicht entdeckt. Sicher sind sie schon vorher auf uns aufmerksam geworden — haben es bisher aber anscheinend einfach nicht für möglich gehalten, daß diese Landflugzeuge, die da über der schottischen Küste herumkreuzen, tatsächlich deutsche sein könnten.

Um so größer ihr Eifer, das Versäumte nachzuholen. Nicht nur der angegriffene Kreuzer, nein, auch einige Torpedoboote, die in der Nähe liegen, beteiligen sich an dem Gefecht und feuern, was die Kanonenrohre halten. Vor ihnen sind wir durch die Wolkendecke noch halbwegs geschützt. Aber dauernd sind wir im Bereich der Flakbatterien des nahen Festlandes und der nun sichtlich aus ihrem Schlaf erwachten Isle of May.

Allmählich wird es brenzlig. Nur noch selten sehen wir unser Ziel. Um so häufiger das Aufblitzen der Flakgeschütze. Es muß etwas geschehen!

Die Kette wird auseinandergezogen. Jeder greift den Gegner einzeln an. Immer wieder versuchen wir, das Schiff unter ein günstiges Wolkenloch zu zwingen. Es scheint jedoch einer zu sein, der gestern mit dabei war und weiß, daß seine einzige Rettung unter einer möglichst dicken Wolke zu suchen ist. Und bevor wir ihm den Gefallen tun, unter der Wolkendecke zu erscheinen, bleiben wir doch lieber hier oben auf der Lauer — immer in der Hoffnung, doch noch zum Wurf zu kommen — wenn auch schon kaum mehr mit dem Optimismus, das Schiff tatsächlich noch zu treffen. Zu lebhaft ist das Flakfeuer, zu schnell sein dauernder Kurswechsel, zu dicht diese verflixte Wolke. Und — wenn alle Stricke reißen — hinunter zum Tiefangriff können wir immer noch. Aber das wäre das Letzte — soweit ist es noch nicht.

Der Funker bekommt den Befehl, sein FT-Gerät ruhen zu lassen und nur nach feindlichen Jägern Ausschau zu halten. Dort hinten, keine zehn Kilometer von hier, liegt der nächste Flugplatz. Jeden Augenblick können die Jäger auftauchen. Was uns in unserer jetzigen Lage noch peinlicher sein würde, als es die Flak ist. Zwar sind auch unsere MG schußbereit — was aber bedeutet das gegen die Gewehre so vieler Jäger, wie wir hier bei Schottlands Hauptstadt erwarten können?

Über eine halbe Stunde dauert der Reigen. Immer neue Anflüge jagen den Gegner, den wir hier und da wieder zu Gesicht bekommen.

Es ist ein regelrechter Nervenkrieg. Jeder wartet darauf, daß der andere zuerst eine Unvorsichtigkeit begeht — wir, daß der Tommy endlich sein vorsichtiges Umherschleichen unter der Wolke aufgibt — er, daß wir endlich unsere Bomben ungezielt abwerfen und verschwinden.

Bei uns ist es vor allem eine Frage des Brennstoffvorrates. Denn nicht ewig können wir hier herumkurbeln. Und eine Notlandung in Feindesland, oder gar auf dem Rückflug wegen „Sprit"mangel in den „Bach" fallen — lieber nicht!

Tatsächlich ist es der Engländer, dem zuerst die Geduld reißt. Er scheint dem Treiben ein Ende bereiten zu wollen und versucht, auf dem nächsten Wege einen Hafen zu erreichen.

Da erstaunlicherweise immer noch keine Jäger zu sehen sind, nehmen wir die Verfolgung auf.

Und richtig — in dem Bestreben, möglichst schnell den sicheren Hafen zu erreichen, scheint es dem Kapitän entgangen zu sein, daß die Wolkendecke an manchen Stellen beginnt, lückenhaft zu werden. So kommt es, daß das Schiff nach einiger Zeit wieder häufiger in unserem Visier auftaucht — so häufig, daß wir es uns schließlich doch nicht verkneifen können, auch noch unsere letzten Bomben zu werfen.

Bevor der Engländer noch zu einer Gegenmaßnahme fähig ist, ist er auch schon umringt von hohen Wassersäulen, eine Bombe trifft unmittelbar vor den Bug — die nächste — zugleich die letzte! — schlägt mitten auf das Vorschiff, wo sie einigen Flurschaden angerichtet haben mag.

Wie einfach hat es doch ein U-Bootskommandant! Er liegt unter Wasser auf der Lauer, schießt seine Torpedos und beobachtet dann in aller Seelenruhe durch sein Periskop, wie der Gegner da vor ihm getroffen wird und abblubbert.

Ganz so einfach ist das im Flugzeug nicht. So schnell wie man gekommen ist, so schnell ist man auch — in diesem Falle leider — wieder verschwunden. Den Treffer sieht man, wenn man

Zur Qualität der **Chlorodont**-Zahnpaste
darf man **zu jeder Zeit** Vertrauen haben!

Glück hat — seine Folgen erfährt man meistens erst sehr viel später. Oder nie!

Versuchen wollen wir aber auf jeden Fall, noch etwas von der Wirkung unseres Treffers zu sehen. So stecken wir unsere Nase wieder vorsichtig unter die Wolkendecke.

Dies wird vom Engländer übel vermerkt und mit einer geradezu unfreundlichen Salve beantwortet, die allerdings nur vom Achterschiff abgefeuert wird, wie deutlich festzustellen ist. Bei den Batterien des Vorschiffes dürfte unsere Bombe doch einige Lade-hemmungen verursacht haben!

Wir tauchen kurz wieder in die Wolke. Bei einem zweiten Vorstoß nach unten ist noch etwas Seltsames zu sehen: das weißschäumende Kielwasser liegt nicht wie sonst als langer schmaler Streifen hinter dem Schiff, sondern zieht sich breit nach vorne, fast bis zur Mitte des Schiffes — das heißt, der Engländer fährt nicht mehr vorwärts, sondern mit äußerster Kraft zurück. Ein Zeichen, daß er bemüht ist, das vermutlich schwer beschädigte Vorschiff zu entlasten.

Auch die Landbatterien haben die Not bemerkt, in der sich ihr stolzes Kriegsschiff befindet. Mit einem wahren Feuerhagel versuchen sie uns davon zu überzeugen, daß wir hier nichts mehr zu suchen haben. Da wir ohnehin alle Bomben losgeworden sind, tun wir ihnen den Gefallen und nehmen Kurs Richtung Heimat — ohne selbst getroffen zu sein und ohne daß sich während der ganzen Zeit auch nur ein einziger Jäger hätte blicken lassen.

In dem schönen Gefühl, nicht umsonst den großen Flug gemacht zu haben, begeben wir uns auf den Rückflug. Die beiden „Kettenhunde", die so eifrig alles mitgemacht haben, schließen wieder auf — ein vergnügtes Flächenwackeln der Führermaschine bedeutet ihnen, daß alles klar ist — dasselbe als Antwort — und „auf geht's"!

Als der Bordfunker schließlich einsehen muß, daß auch mit einer nachträglichen Verfolgung durch Jäger nicht mehr zu rechnen ist, wendet er sich wieder seinem Gerät zu und — ist es Absicht oder Zufall — erwischt gerade den deutschen Nachrichtendienst. Klar und deutlich vernehmen wir hier an Englands Küste in unserer FT-Haube den Ansager des Deutschlandsenders, der als Sondermeldung unseren gestrigen Erfolg bekanntgibt. Tiefe Freude erfüllt uns, und den Siegesmarsch, der die Nachricht beschließt, nehmen wir als einen ganz persönlichen Gruß an uns. —

Immer noch liegt zur Rechten die nordenglische Küste. Wie wäre es, wenn wir noch einmal unter Land gingen? Noch ist der Verbleib der eigentlichen englischen Flotte ja nicht festgestellt — nichts war bisher von irgendwelchen Aufklärungsergebnissen der übrigen Flugzeuge in unserem Funkgerät zu hören. So ändern wir nochmals unseren Kurs und fliegen in südlicher Richtung auf die Tynemündung zu.

Fast scheint es, als wollte uns noch eine große Entdeckung gelingen. Deutlich hebt sich in der Nähe der Küste ein großes Schiff von der Wasseroberfläche ab — dem massigen Profil nach zu urteilen ein ganz großer Kahn. Vorsichtig nähern wir uns, um festzustellen, wer es wagt, sich hier noch herumzutreiben. Aber schon bald müssen wir einsehen, daß das, was von weitem einem Schlachtschiff der Nelson-Klasse verdammt ähnlich sah, leider nur — eine Insel ist! Eine kleine markante Felseninsel, deren „Gefechtsmast" ein Leuchtturm ist, und deren „Bug- und Heckwelle" durch die Brandung dargestellt wird.

Also nichts! — Ungehindert fliegen wir bis auf die Höhe von Newcastle — in so unmittelbarer Nähe der Küste, wie wir es uns an der deutschen Küste aus Respekt vor der deutschen Flak kaum erlaubt haben würden.

Aber nichts findet sich mehr. Und so begeben wir uns endgültig auf den Heimweg — zufrieden mit dem, was hinter uns liegt.

Als wir den heimatlichen Horst erreichen und unsere Begrüßungsrunde fliegen, sehen wir schon: da unten ist bereits alles versammelt, wir sind die Letzten. Und als wir dann gelandet sind, können wir mit Stolz feststellen, daß wir die einzigen sind, die überhaupt einen Gegner gefunden haben. Die anderen sind ohne Ergebnis zurückgekehrt — wenn auch gerade ihre Meldung, daß in den übrigen Aufklärungsräumen kein Engländer mehr aufzutreiben war, von besonderer Wichtigkeit ist. Denn schon an diesem zweiten Kampftag zeigt es sich:

Der Engländer hat die Nordsee geräumt! Er hat es vorgezogen, einem entscheidenden Kampf mit deutschen Luftstreitkräften aus dem Wege zu gehen. Und damit ist unser Ziel erreicht.

Wo aber steckte die englische Flotte? Im hohen Norden? Im Atlantik? Oder in irgendwelchen sicheren Häfen? Dies festzustellen war während der nächsten Wochen die Aufgabe der deutschen Aufklärungsverbände.

Das Ergebnis war einfach: der größte Teil der englischen Heimatflotte blieb tatsächlich verschwunden — lag also irgendwo, weit außerhalb des deutschen Interessengebietes. Ein Teil aber lag in der für absolut sicher gehaltenen Bucht von Scapa Flow — im Schutz zahlreicher, verzwickter U-Bootsperren und — selbstverständlich! — außerhalb der Reichweite deutscher Landflugzeuge.

FORTSETZUNG FOLGT

ADLER-BÜCHEREI

Band 1

Dr. H. EICHELBAUM

Schlag auf Schlag

Die deutsche Luftwaffe in Polen

„Es sind ganz hervorragende Bilddokumente, die in diesem 128 Seiten umfassenden Heft zusammengetragen sind, und man gewinnt schon allein durch diese Illustrationen einen Einblick in den Kampfesgeist und die Kampferfolge unserer Flieger. Aber daneben lesen wir auch spannende Erlebnisberichte von Kampffliegern, Jagdfliegern, Stukafliegern usw. . . . Es wird manchen geben, der das Buch sofort hintereinander ausliest, so spannend ist sein Inhalt, so aufschlußreich aber auch für die Erkenntnis, wie es möglich war, diesen Feldzug in 18 Tagen zu beenden."

Völkischer Beobachter vom 23. 11. 39

Band 2

HERMANN SCHREIBER

Ein Schiff fährt quer durch Afrika

Ein spannender Tatsachenbericht über die kühne Expedition des Barons von der Decken, der mit seinem Dampfschiff „Welf" und einer kleinen Schar deutscher Männer zum erstenmal den Djuba-Fluß im Somaliland erkundete. Was diese Männer schon vor Jahrzehnten unter Einsatz ihres Lebens für den Ausbau deutscher Kolonialmacht leisteten, wird uns durch dieses Buch gerade heute besonders stark bewußt.

Jeder Band 128 Seiten stark
mit vielen Originalzeichnungen und Bilddokumenten
Kartoniert RM 1,– (durch Feldpost portofrei!), gebunden RM 1,50

Zu haben in allen Buchhandlungen oder direkt vom Verlag Scherl, Berlin SW 68, gegen Voreinsendung des Betrages auf Postscheckkonto Berlin 366 49 Aug. Scherl Nachf. Andernfalls Zusendung unter Nachnahme

Denken - Raten - Lösen

Kreuzworträtsel

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Gespenstererscheinung, 4 Stadt in der Schweiz, 7 Gewichtsbezeichnung, 8 Papagei, 10 Lied, 11 geographischer Begriff, 12 aus dem Nibelungenlied bekannte Stadt im Niederrheingebiet, 14 Bettbezug, 16 Flüßchen in Baden, 18 Bergwerk, 20 Stadt in Westfalen, 22 Selbstlaut, 23 russische Industriestadt, 25 Verladevorrichtung, 27 Bier, 29 Stadt in Nordafrika, 31 Stadt in der Mark Brandenburg, 34 geographischer Begriff, 35 Besuch, 36 Gewässer, 37 Teil des Hauses, 38 Nachfolger, 39 Schilf;

b) von oben nach unten: 1 Fluß in der Unterwelt, 2 brasilianischer Staat, 3 Einzelstaat der Schweiz, 4 Luftfahrzeug, 5 Teil des Fußes, 6 Brutstätte, 8 Fluß in Italien, 9 ägyptische Gottheit, 13 Vorliebe, 15 Widerspruch, 17 Verwandter, 18 Tugend, 19 Gestalt aus den Meistersingern, 20 Witz, 21 Vorfahr, 24 Einfassung, 26 Spielzeug, 27 griechische Gottheit, 28 Laubbaum, 29 Wasserpflanze, 30 Titelheld bei Shakespeare, 32 Fluß im Harz, 33 Nebenfluß der Saar. 50296

Streich ab — leg zu!

Ecke — Hex — Eile — Elle — Lende — Amme — Odem — Brot — Hort — Lager

Von jedem der vorstehenden Wörter ist der letzte Buchstabe zu streichen und dem verbleibenden Wortrest ein neuer Buchstabe voranzusetzen, so daß Wörter anderer Bedeutung entstehen. Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Wörter ergeben, aneinandergereiht, einen mit der Geschichte Kolbergs verbundenen Namen. 50251

Mißgeschick

Wir standen auf der kleinen Wort
Bei Nacht; der letzte Zug war fort.
Fürwahr, die Wort (mit i und u)
War schauderhaft, ich geb' es zu. 45853

Auflösungen aus der vorigen Nummer

Erdkundliches Silbenrätsel: Jugend ist Trunkenheit ohne Wein. — 1 Jade, 2 Unterwalden, 3 Gütersloh, 4 Eschwege, 5 Nervi, 6 Dorpat, 7 Idaho, 8 Salzach, 9 Turin, 10 Tafelfichte, 11 Rostow, 12 Ukraine, 13 Nagasaki, 14 Kamerun.

Kastenrätsel: 1 Herold, 2 Alster, 3 Marine, 4 Bambus, 5 Uhland, 6 Rakete, 7 Garten. — Hamburg; Dresden.

Kreuzworträtsel: a) 2 Zigarette, 10 Don, 11 Beet, 12 Lori, 14 Oels, 15 Agio, 16 Aal, 18 Geometrie; — b) 1 Belag, 3 Idiom, 4 Go, 5 Eboli, 6 Tee, 7 Tell, 8 Etsch, 9 Woge, 13 Rio, 17 Ar.

Wir suchen für den

FLUGZEUGBAU

Dreher
Schlosser
Klempner
Maschinenschlosser
Werkzeugschlosser
Elektriker
sowie **Metallarbeiter** jeder Art

Berufsfremde können für den Leichtmetallbau umgeschult werden

Kurze Bewerbungen an die Personalstelle der

Focke-Wulf Flugzeugbau G.m.b.H.
BREMEN-Flughafen

Wer viel unterwegs ist,

denke daran, daß in jeder Apotheke und Drogerie *Rheila* erhältlich ist! Selbst im kleinsten Ort Deutschlands bekommt man *Rheila* – das natürliche Vorbeugungsmittel gegen Erkältungen . . .

Rheila gehört in jedes Haus als Vorbeugungs- und Linderungsmittel bei Husten, Heiserkeit und Erkältungen. Beachten Sie: *Rheila* ist durch den hohen Glycyrrhizingehalt doppelt wirksam, nehmen Sie stets

nur 2 *Rheila* mehrmals täglich . . .

In Apotheken und Drogerien nur Orig.-Pack. zu RM. 0.50 und 1.-

4 Romane nur RM 5,90 Historische Sittengemälde in ungekürzt. Ausgaben. *Boccaccio:* Das Decameron. *Huna:* Stiere von Rom — Stern des Orsini — Mädchen v. Nettuno, zus. 2 Bände mit üb. 1300 Seit., reich illustr. in Geschenkkassette nur RM 5,90 u. Spesen geg. Nachn. Sof. Auslieferung d. rch Versandbuchhandlg. **K. P. GEUTER, STUTTGART 51**

Ha Ha

Ich habe mir schicken lassen: „Das Heiterkeitspaket", enthalt. d. besten u. schlechtesten Witze, tolle Geschichten, wirkungsvolle Deklamationen u. Couplets nach bekannten Melodien. Außerdem **originelle Späße u. Anekdoten zum Nacherzählen, lustiger Zeitvertreib.** Dazu 1 Schachtel Nies- u. Juckpulv., 10 Knalleinlagen für Zigarett., 1 Katzenstimm., 1 Monokel, 1 spring. Frosch u. 3 andere Scherzartikel. **Alles zus. RM 2.75 einschließlich Porto.** Nachnahme RM 3.10.

Versand E. Rudolph Dresden A 16/356

Musikinstrumente anerkannt gut u. doch billig

41 Tasten 120 Bässe 122.-
34 " 80 " 89.-
31 " 24 " 67.50
21 " 8 " 21.-

Versand an Private
Teilzahlung-Garantie
Meinel & Herold
Instrumenten- und Harmonika-Fabrik
Versand eigener und fremder Fabrikate
Klingenthal No 163
Katalog umsonst!

Die weltberühmte **HOHNER**
Gratis-Katalog 64 Seiten, insges. 162 Abb., alle Instrumente originalfarbig. 10 Monatsraten.

LINDBERG
Größtes Hohner-Versandhaus Deutschlands
München, Kaufingerstraße 10

Die Zauberformel

bei allen Kopfschmerzen, Leib- und Rückenschmerzen, bei der Grippe und Gliederreißen sowie bei Schmerzen der Frauen in den bewußten Tagen ist „H. im Dreieck". Sie kennen nun mein Geheimnis, daher kaufen Sie sofort in der Apotheke Herbin-Stodin oder kurz und bündig die Tablette mit dem H. im Dreieck. Oftmals genügt nämlich eine Tablette, um die Zirkulations-Störungen im Großgehirn und den übrigen Arterien zu beheben, wodurch Kopfschmerzen und andere schmerzhafte Störungen, die selbst den Stärksten aus der Ruhe bringen, wie vom Winde verweht sind. Machen Sie sofort einen Versuch, und Sie werden nicht nur sein überzeugter Anhänger bleiben, sondern Ihren Bekannten diese altbewährten Tabletten oder Kapseln mit dem H. im Dreieck überall empfehlen.

10 Tabl. 0.60 · 20 Tabl. 0.99 · 60 Tabl. 2.42

Herbin-Stodin

H.O.A. WEBER, MAGDEBURG

Julius Buckler

Malaula!

Manchen lieben, tapferen Kameraden haben wir verloren. Denkt an —" ich nannte die Namen unserer Toten, und wir dachten schweigend an sie. Dann fuhr ich fort: „Wie oft hat einer dem anderen geholfen, hat sich auf den Gegner gestürzt und ihn herausgehauen! Jeder von uns verdankt dem anderen zehnfach sein Leben. Wir können uns ein Dasein, einer ohne den anderen, kaum mehr vorstellen. Wir gehören zusammen! Ihr Kameraden von der Staffel! Feldwebel, Unteroffiziere und Mannschaften! Jeder von euch hat getreulich seinen Posten ausgefüllt. Ihr treuen Monteure! Wir konnten uns auf euch verlassen! Unsere Maschine war wie ein gutes Schwert, das ihr scharf geschliffen habt! Ihr fleißigen Handwerker! Ihr wachsamen Sanitäter! Ihr auf unser leibliches Wohl bedachten Köche! Ihr braven Ordonnanzen! Jeder von euch kann sich sagen, daß er mit den Verrätern nichts zu tun hat, die unser Vaterland am heutigen Tage seines Schutzes berauben und auf Gnade und Ungnade dem Feinde preisgeben! Dem Feinde, der in fünf Jahren nicht vermocht hat, dieses tapfere deutsche Heer mit den Waffen zu überwältigen! Zum letztenmal führe ich euch, Kameraden! Als euer Führer danke ich euch für alles, was ihr dem Vaterland getan und geleistet habt, selbstlos, an nichts als an den Sieg denkend, und für eure große Treue bis zuletzt!"

Meine Leute sahen meine Tränen, während ich etwa so zu ihnen sprach, und ich sah die ihrigen, während sie mir zuhörten. Wir schämten uns voreinander nicht. Wir fühlten, im Innersten ergriffen, noch einmal die echte Kameradschaft, die uns verband und die stärker war als jede Revolution. Vielleicht schon morgen würden wir in alle Winde verstreut sein. Da erklang, jedem aus dem Herzen kommend, das alte Soldatenlied: „Eh' daß wir scheiden müssen . . ."

Dann nahmen die fliegenden Besatzungen Abschied von den anderen, die mit der Bahn in die Heimat abtransportiert wurden.

Und dann: in die Flugzeuge!

Malaula!

In gleichen Abständen starteten wir, flogen noch eine Ehrenrunde um den Flugplatz und statteten der Front noch einen Abschiedsbesuch ab.

Dann kam ein rasender Heimflug.

Wir hatten verabredet, daß ich zunächst allein in

Ent-Tarnung des Gegners

Gute Gläser durchdringen Tarnung, Nebel, schlechte Sicht. Die hohe optische Kraft des Buschglases zeigt das Blickfeld in voller Schärfe, nah + klar + hell + groß.

Busch vollscharfe PRISMENGLÄSER

EMIL BUSCH A.G. · RATHENOW

Hausfrau begreife: ATA spart Seife!

beim Reinigen der Hände! beim Putzen und Scheuern!

Liebe u. Ehe

Ein Buch für Eheleute u. alle, die es werden wollen

von Fachmann und Arzt geschrieben. Nützliche Winke, hygienische Ratschläge, ernste offene Aufklärung über Werbung, Brautzeit, Rasse, Vererbung, Ehe, Geburt und Kind. 480 Seiten und 48 zum Teil farbige Abbildungen auf Kunstdruck, solid in Ganzleinen gebunden, RM 6,45 einschließlich Porto (Nachn. RM 6,75). Bitte Alter und Beruf angeben. Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!

Buchversand Gutenberg, Dresden A 356

STRICKER

m. Bereifung preiswert lieferbar. Katalog kostenl.

E. & P. STRICKER

BRACKWEDE · BIELEFELD 420

Für Kameradschaftsabende und Kompaniefeiern.

Gute Vortrags- und Unterhaltungsbücher. Musikalische Aufführungen. Neue Soldatenspiele. Katalog W2 kostenfrei!

G. Danner, Mühlhausen i. Thür.

Hess-Harmonikas bringen Freude!

10 Tast., + Bässe 8.- / 21 „ 8 „ 16.- — Luxus M 22.- Club ab M 26.- — 21 Tasten, 8 bässe M 20.- u. 30.-

Mit Rundschliff-stimmen Versand an Private Teilzahl.

25 Tasten, 12 Bässe M 33.- u. 37.50 — 25 Tasten, 24 Bässe M 45.- u. 52.-

Garantie! Täglich Dankschreiben!

30 Tast., 24 Basse M 65.- / 34 Tast., 48 Bässe M 82.- / 34 Tast., 80 Bässe M 88.- / 3chörig m. Reg. M 120.- / Tägl. Dankschreiben! 8 Tage Probe. Teilzahlung! / 41 Tast., 120 Bäss. M 120.- / 3chörig m. Reg. M 149.- / 3 „ m. Reg. Lux. M 168.-

Katalog umsonst. Alle Musikinstrumente in großer Auswahl!

Alle Musik von Hess Nacht Klingenthal 307

Photo

Alle Kameras auf Teilzahlung 5 Tage zur Ansicht. Umfangreiche Liste über gebrauchte Kameras, Restmodelle Sonderangebote. Wir tauschen Ihre alte Kamera gegen eine neue. Unsere Hauszeitschrift „Der Schnappschuß" erhalten Sie kostenlos.

VERGROSSERUNG vom Kleinfilm 24×36
5×8 . . . . . 10 Pf.
7×10 . . . . . 15 Pf.

BILDMUSTER UMSONST! PORTOFREIE ZUSENDUNG!

Photo GÖRNER DRESDEN 180

. . . und mittwochs „DIE WOCHE"

ZAUBER-SCHERZ-ARTIKEL HORSTER BERLIN 68/2 Liste frei

WALTER BEHRENS BRAUNSCHWEIG Briefmarkenhandlg. Werbeschr. kostenfrei

Prismengläser für höchste Ansprüche. Neue Modelle in Leichtmetall. — Freiprospekte E. Froelich, Kassel-Wilh.

Wer wirbt — kommt vorwärts!

Foto Tausch

Schätzung alt. App. Ansichtssendung Bilderkatalog, Hausmitteilungen u. Sendebeutel für Photoarbeiten kostenlos

„Bezee" das große Fotohaus LEIPZIG CP 63

Billige Briefmarken zur Auswahl sendet Hugo Siegert gegründet 1893 Altona/Elbe, Alsenplatz 6

Neue Zeitung und Preisliste kostenlos Briefm. Greif Leipzig G1/63

Briefmark.-Zeitg. „Hansa-Post" grat. Hambg. 36/790

Grauer Star

u. s. operationslose Behandlung Auskunft kostenl. A. Kuschel Hagen i. W. 16

Flug- u. Schiffs-Modellbau Baupläne, Werkstoffe. Kat. grat. J. BRENDEL Limburgerhof 7 Pfalz

Colibri

Lust- u. gute Marken-Akkordeon zu 59 mtl. Raten à RM. 21T. 8B. 24- 25T. 32B. 71- 34T. 80B. 98- 41T. 120B. 123.- 41T. 120B. 3chör. m. Reg. 138.- Interess. Preisbuch frei! Vorteilhafte Teilzahlung! Alleinverkauf für Deutschland nur: Das Haus für Volks- und Hausmusik

KRUSE MARKNEUKIRCHEN und KLINGENTHAL Nr. 21

Bei Rheuma

Gicht, Harnsäure Arterienverkalkung nimm Radiosclerin

Probetabletten und Literatur kostenlos

Radiosclerin G. m. b. H. BERLIN SW 68/17 Alexandrinenstraße 26

14 Tage Sprachunterricht

nach der bewährten Methode

Toussaint-Langenscheidt

vollständig kostenlos!

Toussaint-Langenscheidt erfordert keine Vorkenntnisse, keine besondere Begabung. Volksschulbildung genügt. Für jeden geeignet. Hunderttausende aller Berufskreise haben mit bestem Erfolg danach gelernt und so ihre Lebenslage verbessert.

Meine Aufstiegsmöglichkeit verdanke ich Ihren Werken! Seitdem ich Sprachstudien treibe, habe ich Ihre Unterrichtswerke benutzt. Auf Grund meiner guten Sprachkenntnisse wurde ich in einem kaufmännischen Betrieb angestellt, nachdem ich jahrelang als Hilfsarbeiter gearbeitet hatte. Diese Aufstiegsmöglichkeit verdanke ich Ihren Lehrwerken. *Otto Karner, Coburg, Obere Burglaß 12 (12. 6. 39)*

Das Durcharbeiten dieser Briefe wurde mir zur Leidenschaft. Ich hatte Ihre große Ausgabe Englisch bezogen und will Ihnen heute Dank sagen für das, was Sie mir mit diesen Briefen gegeben. Das Durcharbeiten dieser Briefe wurde mir zur Leidenschaft. Ich hatte Gelegenheit, mich mit Engländern zu unterhalten, die mich fragten, ob ich schon in England gewesen sei. Diesen Erfolg kann ich nur Ihren Briefen zuschreiben. *O. Schroeder, kaufm. Angest., Düsseldorf (4. 1. 39)*

„. . . Erfolge dank Ihrer hervorragenden Methode." Mein Mann hat durch Ihre Methode Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch gelernt und beherrscht diese Sprachen in Wort und Schrift. Nur durch seine Erfolge dank Ihrer hervorragenden Methode habe ich Mut bekommen, die für Deutsche so schwere tschechische Sprache zu erlernen. *Frau Liesl Andergast, Wien Daungasse 1 (25. 1. 39)*

Das sind nur drei von den täglich eingehenden Erfolgsberichten. Auch Sie schaffen es, wenn Sie versuchen Sie es nur. Teilen Sie uns auf nebenstehendem Abschnitt mit, welche Sprache Sie erlernen wollen. Wir senden Ihnen Lehrmaterial für 14 Tage kostenlos u. portofrei zu. Es braucht nicht zurückgesandt zu werden. Sie gehen damit auch keinerlei Verpflichtung zum Kauf od. Abonnement ein. Senden Sie den Abschnitt heute noch ab!

Ich ersuche um Zusendung der im „Adler" angebotenen Probelektion der Sprache, kostenlos und unverbindlich

Bitte recht deutlich zu schreiben!

Name: .....

Ort u. Post: 7

Straße: .....

Langenscheidtsche Verlagsbuchhandlung (Professor G. Langenscheidt) A.G. Berlin-Schöneberg 7

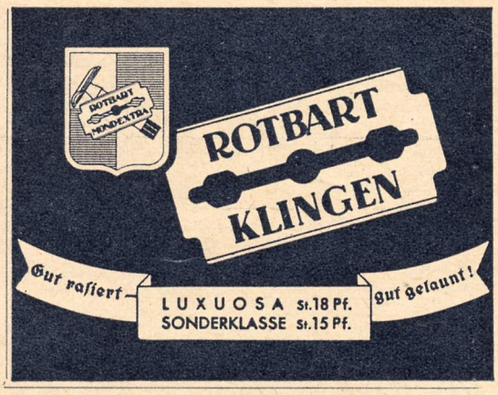
Neu gekräftigt

„Meine Nervosität hat erheblich nachgelassen und ich fühle mich auch sonst neu gekräftigt. Quick hat sich ausgezeichnet bewährt. E. Müller, Schkeuditz, Pestalozzistr. 4 am 3. 3. 36 über:

QUICK mit Lezithin für Herz und Nerven

Packung M. 0.30 — 1.15 — Sparpackung M. 4.- in Apotheken und Drogerien

Saarbrücken landen sollte. Fand ich alles in Ordnung, sollten auch die anderen landen. Gab ich aber das Notsignal, dann sollten sie im Tiefangriff auf den Flugplatz niedergehen, so wie wir draußen Gräben und Tanks angegriffen hatten.
Kaum war ich gelandet, sprangen einige wichtigtuerische Kerle wild gestikulierend und drohend auf mich zu. Ich tat, als ob ich sie nicht sah, und rollte weiter, so daß sie hinterherlaufen mußten. Einer brüllte: „Die Maschinen bleiben hier!"
Da deutete ich mit dem Finger auf die donnernd den Flugplatz umkreisenden Flugzeuge meiner Staffel und rief: „Haltet sie fest, wenn ihr könnt! Im übrigen bestimme ich, wer hierbleibt und wer nicht."
Einer vom Soldatenrat, kenntlich an einer gestempelten roten Armbinde, bequemte sich, mit mir vernünftig zu reden, und erklärte sich damit einverstanden, daß ich bestimmte, welche Flugzeuge in Saarbrücken blieben und welche weiterflögen. Daraufhin gab ich das Signal zum Landen. Während wir noch dicht vor unseren Flugzeugen zusammenstanden, angestiert von teils gehässig, teils verächtlich dreinblickenden Rotgardisten und Zivilisten mit roten Schleifen und Krawatten, landete eine zweite Staffel geschlossen auf dem Flugplatz. Der erste, der aus der Maschine sprang und auf uns zueilte war — Rudno. Wir umarmten uns. Auch er hatte Befehl bekommen, seine Flugzeuge hier abzuliefern. Er schimpfte, tobte, drohte, den ganzen roten Haufen zusammenschießen zu wollen, und mußte sich doch schließlich dem Zwang der Verhältnisse fügen. Wo hätten wir auch unsere Maschinen lassen sollen! Was hätten wir ohne Brennstoff mit ihnen anfangen können!
Ich bestimmte, daß vierzehn Flugzeuge in Saarbrücken bleiben und ihre Besatzungen von hier nach Hause fahren sollten. Mit Mops und Lilly, meinen beiden Flugzeugen, wollte ich mit Leutnant Fleischer, der in meiner Gegend zu Hause war, nach Mainz fliegen.
Es folgte ein kurzer, schwerer Abschied, er fiel mir besonders schwer von Rudno und Strasser. Ich habe sie beide nie wieder gesehen.
Rudno, mein lieber Rudno, erkrankte und starb auf der Rückfahrt nach Amerika und wurde irgendwo ins Meer versenkt. Strasser, der nicht vom Fliegen lassen konnte, ging erst zu Fokker nach Holland und wurde dann Werkpilot bei den Junkerswerken. Beim Einfliegen einer neuen Maschine fand er 1927 den Tod.
Das gleiche Schicksal erlitt, wie ich kürzlich in Erfahrung bringen konnte, noch während des Krieges Höfig, mein erster Lehrer und guter Freund.
Am 13. November landeten Fleischer und ich nachmittags um sechs Uhr auf dem Großen Sand bei Mainz. Auch hier das gleiche Bild wie in Saarbrücken. Fleischer stellte ich einen Fahrschein aus und begleitete ihn zum Bahnhof. Die roten Bahnkontrollwachen wiesen den Schein an der Sperre höhnisch zurück. Ein Offizier galt ihnen nichts mehr. Wir mußten zur Kommandantur gehen. Als ein Kerl mich mit den Worten „Wenn du etwas willst, warte gefälligst, bis du rankommst", am Arm packte, war es mit meiner Geduld zu Ende. Wäre der Kommandant nicht ein ruhiger und vernünftiger Mensch gewesen, wäre ich von der Horde wahrscheinlich erschlagen worden. Er stellte mir sofort einen Fahrschein für Fleischer aus. Erst als dieser abgefahren war, ging ich nach Haus.
Das war ein inniges und trauriges Wiedersehen mit der Mutter.
Da ich keinen Zivilrock besaß und auch kein Geld hatte, mir einen zu kaufen, ging ich am nächsten Tag wieder in Uniform aus. Es war mir nicht unbekannt, daß es an der Tagesordnung war, Offizieren und Soldaten die Achselstücke abzureißen. An einer Haltestelle standen zwei rote Soldaten, die sich brennend für mich zu interessieren schienen. Um einem Zwischenfall vorzubeugen — ich kannte mich und wußte, daß ich jeden, der es wagen würde, mich anzurühren, sofort niederschlagen würde — trat ich auf sie zu und fragte sie, ob sie etwas von mir wollten. Sie grinsten und antworten: „Nein, Herr Leutnant."
In Wirklichkeit aber führten sie doch etwas gegen mich im Schilde, was sich bald herausstellte und zur Folge hatte, daß sie beide einige Stunden später ins Krankenhaus eingeliefert wurden. Und das geschah so.
Ich fuhr nach Wiesbaden und traf mich dort mit einigen Kameraden beim Konzert im Kurhaus. Für ein paar Stunden vergaßen wir bei den Klängen einer wundervollen Musik die ganze Misere. Aber als wir, die anderen in Zivil, ich als



Heftige Ischias

Herr Otto Weber, Dreher, Berlin-Schöneberg, Franz-Kopp-Straße 73, schreibt am 12.11.39: „13 Wochen lag ich fest an Ischias und sollte ins Krankenhaus. Da nahm ich Trineral-Ovaltabletten. Ich bin von dem Tage an arbeiten gegangen. Nahm immer bei heftigen Schmerzen Trineral-Ovaltabletten. Nun ist das Leiden verschwunden, und ich kann jedem in solchen Fällen nur Trineral-Ovaltabletten empfehlen."

Bei allen **Erkältungskrankheiten, Grippe, Rheuma,** Ischias, Nerven- u. Kopfschmerzen haben sich die hochwirksamen Trineral-Ovaltabletten bestens bewährt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen auch bei Magen-, Herz- oder Darmempfindlichkeit. Machen auch Sie einen Versuch! Packung 20 Tabletten **nur** 79 Pfg. In einschl. Apoth. erhältlich oder durch Trineral GmbH., München 27.

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich zuzüglich 2 Rpf Zustellgeld je Heft
Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste . Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany

einziger vornweg in Uniform, die Treppe hinabstiegen, da standen die beiden Kerle mit zwei Matrosen auf der untersten Stufe. Einer von ihnen schrie, als er mich kommen sah: „Weg mit dem Ding!" Er zeigte auf meinen Pour le Mérite. „Und herunter mit den Achselstücken!"
Im gleichen Augenblick beförderte ihn ein Kinnhaken in weitem Bogen auf das Straßenpflaster. Der zweite folgte ihm in der gleichen Weise nach. Die beiden Matrosen zogen es vor, sich aus dem Staub zu machen.
Während der vierzehn Tage, die ich noch in Mainz blieb, wurde ich nicht ein einziges Mal mehr belästigt. Vielleicht hatte der Vorfall sich herumgesprochen. Die Faust war das einzige, vor dem diese Halunken noch echten Respekt hatten.
Dann stand der Einmarsch der Franzosen bevor. Das wollte ich nicht miterleben.
Ich fuhr nach Hannover, wo meine Staffel demobilisiert wurde und wo ich hoffte, noch einige der Kameraden zu treffen. Überall unterwegs das gleiche Bild der Auflösung und Verwirrung.
Meine Leute empfingen mich mit Malaula und begrüßten mich so herzlich, wie wenn ich gerade nach einer Verwundung wieder zu ihnen an die Front zurückgekehrt wäre. Sie zeigten die gleiche stramme Haltung wie einst. Ich blieb zum Mittagbrot bei ihnen, und sie teilten ihr Essen mit mir.
Da erst merkte ich, daß auch noch andere Soldaten herumsaßen, die nicht zu meiner Staffel gehörten. Man merkte es sofort an ihrem Benehmen. Sie schlugen mir gegenüber absichtlich einen Ton an, als hätten sie schon Schweine mit mir gehütet. Meinen Leuten entging das nicht, und plötzlich gab Unteroffizier Hennicke, der gleiche, der acht Wochen vorher wegen der Gründung eines Soldatenrates an mich herangetreten war, das Kommando.
Malaula erscholl, und in der allgemeinen Rauferei, die entstand, wurden die fremden Soldaten, einer nach dem anderen, zur Tür hinausbefördert.
Siegreich übrigblieb die Jasta 17.
Bald wurde auch sie auseinandergerissen.
Ich mußte noch am gleichen Abend von meinen Leuten fort. Denn hier hatte ich nichts mehr zu suchen und gefährdete durch meine Anwesenheit die Zukunft meiner Kameraden. Es waren Drohungen laut geworden, mich „umzulegen" und die „ganze reaktionäre Bande" auszurotten.
An diesem Tage hörte ich zum letzten Male als Soldat den Schlachtruf meiner Staffel.
Aber in dem Leben, das nun begann, wurde Malaula noch oft für mich zum Signal in bitteren Stunden, mich aufzuraffen und den Kampf aufzunehmen.
Und noch bin ich mit allem im Leben fertiggeworden.

— Ende —

Urlaubsreisen im
Sudetenland
Schatzkammer der Gesundheit

Radiumbad St. Joachimstal
Rheuma, Gicht, Ischias
Verjüngungskuren, Bäder, Inhalationen, Bestrahlungen
ganzjähriger Kurbetrieb — ermäßigte Kurtaxe
Wintersportplatz vorzügliches Skigelände

Bad Karlsbrunn 800—1000 m Seehöhe
Herz- und Gefäßerkrankungen, Frauenleiden, Rheuma, Blutarmut, Neurasthenie, Basedow
ganzjähriger Kurbetrieb — ermäßigte Kurtaxe
Wintersport mitten in waldreichen Bergen

Bad Teplitz-Schönau
gegen Rheuma, Gicht, Ischias und bei Folgen schwerer Verletzungen. — Ganzjährig geöffnet. — Ermäßigte Kurtaxe. — Sehr gute Wintersportmöglichkeiten. Vollständig neu erstellte Kuranstalten. — Bäder im Hause

KARLSBAD
gegen Magen-, Darm-, Leber-, Gallen- und Stoffwechselleiden. Auch in den Wintermonaten voller Kurbetrieb bei über 50 v. H. ermäßigter Kurtaxe. Pauschalkuren einschließlich Wohnung, Verpflegung, Kurtaxe und Bäder, ärztl. Honorar in 5 Preisklassen.

Bahn- und Autobusverkehr mit den Wintersportgebieten im nahen Erzgebirge und Kaiserwald

Auskunft erteilt: Werbezentrale „Deutschland" Berlin W 9, alle Reisebüros und LFV Sudetenland, Reichenberg

Die Kunst, zu plaudern und gewandt zu unterhalten!

Wer dieses Buch liest, wird überall als guter Unterhalter und Redner willkommen sein. Sie erfahren daraus, wie man sich zwanglos unterhält, sich interessant macht, Befangenheit u. Schüchternheit ablegt, Gespräche anknüpft u. zur rechten Zeit immer die passenden Worte sagt. Sie entwickeln sehr bald Selbstvertrauen und Sicherheit, erringen Achtung u. Liebe beim anderen Geschlecht. Sie stechen Konkurrenten aus, alles bewundert Ihre lustigen Einfälle.
RM 2,85 mit Porto
Buchversand Gutenberg
Dresden-R. 356
Wer wirbt, kommt vorwärts

Togal gegen **Rheuma**

Togal ist hervorragend bewährt bei
Rheuma
Ischias
Hexenschuß
Nerven- und Kopfschmerz
Erkältungen

Unzähligen haben Togal-Tabletten rasche Hilfe gebracht. Die hervorragende Wirkung des Togal ist von Ärzten u. Kliniken seit 25 Jahren bestätigt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen. Haben auch Sie Vertrauen und machen Sie noch heute einen Versuch — aber nehmen Sie nur Togal!
M 1.24 In allen Apotheken
Kostenlos erhalten Sie das interessante, farbig illustrierte Buch „Der Kampf gegen den Schmerz", ein Wegweiser für Gesunde und Kranke, vom Togalwerk München 27 Z.

Beinverkürzungen

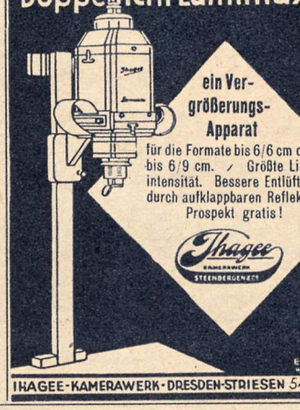
Lähmungen, Bein- u. Fußmißbildungen werd. d. uns. techn. orthop. Neuerung, weitg. behob. Keine Korsettstiefel - jeder Ladenschuh verwendbar. Eig. Patente Gegr. 1903 - Zu all. Kassen zugelassen
Fordern Sie Gratisbroschüre Nr. 60
EXTENSION Frankfurt-M-Eschersheim

Flußsäurekrank?
Mein Vater u. ungezählte Leidensgefährt. wurd. durch ein einfach anzuwend. Mittel in kurzer Zeit von dieser häßlich. oft jahrel. Krankheit befreit. Schreib. Sie mir, ich sende Ihnen gern kostenlos meine Aufklärungsschrift m. Dankschreib. v. Geheilt. Das Mittel könn. Sie d. d. Apotheke bezieh.
Max Müller, Heilmittelvertrieb
Bad Weißer Hirsch bei Dresden

Briefmarken-liste 1940 I
Viele Sätze u. Sonderangebote, illustr. 114 S. Text. Zusendung portofr. Sellschopp, Hamburg, Barkhof 10

Katalog **Zauber-Kunst** Gratis
J. BARTL
Hamburg 36/55

Doppellicht Lumimax



ein Vergrößerungs-Apparat
für die Formate bis 6/6 cm oder bis 6/9 cm. Größte Lichtintensität. Bessere Entlüftung durch aufklappbaren Reflektor. Prospekt gratis!
Ihagee
IHAGEE-KAMERAWERK-DRESDEN-STRIESEN 545

UNIFORM-DEGNER
Berlin, Saarlandstr. 105
Nur Nachnahme

Tanz im Selbstunterricht
mit 174 Bildern. Sie lernen bequem und sicher zu Hause die modernen Tänze, alle Schritte, Rund- und Gesellschaftstänze, ferner den guten alten Walzer (auch linksherum), Polka, Rheinländer, Menuett, Figurentänze usw. Jeder Schritt genau abgebildet und erklärt. — Dazu: „Die Kunst zu plaudern und gewandt zu unterhalten", die Sie befähigt, sich überall beliebt zu machen. Bestellen Sie die Auflage „Der flotte, redegewandte Tänzer", RM 3,85 1939/40: einschl. Porto. Nachn. RM 4,15
Buchversand Gutenberg Dresden-U 356

Bei solchem Wetter
holt man sich leicht eine Erkältung, Halsentzündung, Grippe usw.
Schutz vor Ansteckung
durch
Formamint
Das von den Ärzten immer wieder empfohlene
Schutz- und Desinfektionsmittel.
Glas mit 60 Tabletten, Taschenröhrchen mit 20 Tabletten in Apotheken und Drogerien

Laut lesen und weitererzählen!
Ich helfe Ihnen weiter.
Kurzschrift
(Stenografie) brieflich zu lernen ist wirklich sehr leicht! Herr Joseph Staudigl, Studienrat am Alten Gymnasium in Regensburg, schrieb am 13. 2. 38: „Ich halte Ihre Unterrichtsmethode für ausgezeichnet. Wenn jemand sich genau an den von Ihnen aufgestellten Übungsplan hält, so muß er, ob er will oder nicht, ein tüchtiger Stenograph werden." — Wir verbürgen eine Schreibfertigkeit von 120 Silben je Minute (sonst Geld zurück!) Der Kontorist Wolfgang Kleiber in Breslau 10, Einbaumstr. 4, und andere Teilnehmer erreichten laut eides stattlicher Versicherung sogar eine Schreibschnelligkeit von 150 Silben in der Minute! Mit der neuen amtlichen Deutschen Kurzschrift kann der Geübte so schnell schreiben wie ein Redner spricht! — 500 Berufe sind unter unseren begeisterten Fernschülern vertreten. Der jüngste ist 7 Jahre alt, der älteste 76. Sie lernen bequem zu Hause unter der sicheren Führung von staatlich geprüften Lehrern! Das Arbeitstempo bestimmen Sie selbst! Alle Lehrmittel werden Ihr Eigentum! Bitte, senden Sie sofort in offenem Umschlag diese Anzeige ein (3 Pfennig Porto).
An die Kurzschrift-Fernschule Hordan
Berlin-Pankow Nr. 439 A
Bitte senden Sie mir ganz umsonst und unverbindl. 5000 Worte Auskunft mit den glänz. Urteilen von Fachleuten u. Schülern!
Vor- u. Zuname: .....
Ort und Straße: .....

Sprachen auf neue Art!

Ohne mechanisches Wörterbüffeln

Schnellmethode zum Selbststudium zum Gebrauch auf je 4 Wochen für nur RM 1.90

Ohne Vorkenntnisse — neben dem Beruf — in häuslicher Muße

Englisch — Französisch — Italienisch — Spanisch oder Tschechisch

Lesen Sie hier, was unsere Kunden über die Wirkung schreiben:

Noch nie so begeistert gelobt

Es ist mir wirklich eine wahre Freude, Ihnen mitteilen zu können, daß ich von Ihren Werken für Englisch und Französisch ganz und gar begeistert bin. Sie glauben gar nicht, wie mir gerade Ihre wunderbaren Methoden zum Fremdsprachenerwerb zu Hilfe kommen. Abgesehen davon, daß ich Ihre Werke überall, wo ich nur kann, empfehle und empfehlen werde, möchte ich Ihnen mitteilen, daß ich noch nie ein Dankschreiben so begeistert geschrieben habe wie jetzt dieses. Ich gestehe Ihnen ganz offen: Die Methode „Dr. Heil" greift revolutionierend in den neuzeitlichen Sprachunterricht ein. Von den wenigen guten Methoden ist sie die beste.

München, Wörthstr. 10/0, 1. Februar 1938.
Theodor Danninger, Funker.

Vorkenntnisse sind nicht erforderlich

Ich bin von dem Wert Ihrer Sprachmethode überzeugt, und es ist mir trotz meiner knapp bemessenen Zeit spielend leicht geworden, die besten Fortschritte zu erzielen. Vorkenntnisse sind nicht erforderlich: auch das Alter spielt keine Rolle. Englische, französische und italienische Sprachkenntnisse habe ich mir durch Sie erworben, ohne viel Geld. Ihre Werke sind für mich zur Quelle der Freude geworden. Ich kann jedem Volksgenossen, welcher Lust und Liebe zu Fremdsprachen hat, nur Ihre einzig dastehende Methode empfehlen. Durch diese Zeilen möchte ich Dank und Anerkennung übermitteln.

Erfurt, Allerheiligenstr. 2/II., 16. Januar 1938.
Fritz Paulisch, Lagerist.

In London Kenntnisse gut angewandt

Über den Erfolg mit Ihrer Originalmethode für die englische Sprache war ich selbst erstaunt, als ich vor kurzem meinen Urlaub in London zubrachte und dort meine Kenntnisse natürlich gut gebrauchen konnte. Bei Ihrer Methode gibt es kein mechanisches Auswendiglernen und Büffeln, sondern man eignet sich die Sprache durch einfaches Lesen, das mir jedesmal großes Vergnügen macht, weil es nicht nur leichtverständlich, sondern auch interessant ist, wie spielend an. Ich halte deshalb Ihre Standardmethode für ganz hervorragend und glaube bestimmt, daß mir niemand, der sich einer Sprache nach Ihrer Methode zuwendet oder sie sich bereits angeeignet hat, widerspricht. Ich kann Ihr Werk nur bestens weiterempfehlen.

Brandenburg/Havel, Wollenweberstr. 59,
14. Januar 1939. Christian Gompper, Techniker.

Wie ein spannender Roman

Jede Anerkennung für Dr. Heils Neusystem ist zu gering im Vergleich zu dem, was dieses einzigartige Sprachunterrichtswerk bietet. Die Erfahrungen, die ich mit Ihrem Werk „Italienisch" gemacht habe, sind großartig. Ich habe mich in diese Lektüre wie in einen spannenden Roman vertieft, und es wurde mir jedesmal schwer, nach Ablauf meiner Freizeit die Mittel beiseitezulegen. Man kommt überhaupt nicht in die Verlegenheit, „pauken" zu müssen. Hier heißt es nur: lesen! Einige mir bekannte Italiener glaubten auf Grund meiner Kenntnisse in ihrer Muttersprache, daß ich mindestens schon einmal in Italien gewesen sein müsse, was jedoch bis jetzt nicht der Fall war. Ich kann allen, die die Absicht haben, eine Fremdsprache zu erlernen, Dr. Heils Neusystem aufs wärmste empfehlen.

Brandenburg, 16. Januar 1938.
Arno Schreiber, kaufm. Angestellter.

Wortschatz mit Leichtigkeit

Nachdem ich Ihr Lehrwerk für Italienisch seit etwa 4 Wochen im Besitz habe, kann ich Ihnen mitteilen, daß ich schon heute mit dem Erfolg sehr zufrieden bin. Es ist erstaunlich, mit welcher Leichtigkeit man sich, ganz unbewußt, einen Wortschatz ansammelt, welcher sich ständig erweitert und vertieft. Ich habe mich aus diesem Grunde zum bleibenden Erwerb Ihres Werkes entschlossen und möchte jedem, der sich mit dem Gedanken trägt, Fremdsprachen zu betreiben, Ihre ganz vorzüglichen Lehrmethoden nur empfehlen.

Faurndau, 30. Januar 1939.
Jakob Westermayer, Friseurmeister.

Man braucht kein Vokabellernen

Ich habe Ihre Sprachmethode nun 3 Monate im Besitz. Über die Fortschritte und Kenntnisse, welche ich mir in dieser Zeit angeeignet habe, kann ich Ihnen nur meine Hochachtung aussprechen. Ihr Werk ist interessant, unterhaltsam und lehrreich zugleich, doch der Vorteil ist der: Man braucht weder Vokabeln noch grammatische Regeln auswendig zu lernen. Der Sprachschatz fließt einem nur so zu. Ich kann dieserhalb Ihr Neusystem nur auf das beste empfehlen.

Dohna, Dresdner Straße 4, 13. Januar 1938.
Gerhard Hähnel, Schlosser.

Zuerst zweifelnd, jetzt begeistert

Ich habe Ihre Anzeigen in verschiedenen Zeitschriften gelesen, stand ihnen aber etwas skeptisch gegenüber. Jedoch ließ ich mir aus reinem Interesse Ihre Lehrmittel zusenden. Und ich muß offen gestehen, daß ich auch diesen anfänglich so mißtrauisch wie der Zeitungsanzeige gegenüberstand; aber bei genauerer Besichtigung änderte ich meine voreilige Ansicht. Und heute, nach einmonatigem Studium der italienischen Sprache nach Ihrer Methode, bin ich in der angenehmen Lage, Ihnen mitteilen zu können, daß ich bisher noch keine Lehrmethode gefunden habe, die nur einigermaßen das bietet, wie das Verfahren Dr. Heil. Der Erfolg ist überraschend und verblüffend. Ich betrachte das Sprachstudium heute nicht nur als einen angenehmen nützlichen Zeitvertreib, sondern ohne Übertreibung als ein wahres Vergnügen. Gerade für junge Menschen, die das Bestreben haben, vorwärtszukommen, ist Ihr Lehrwerk einzigartig. Ich bin restlos begeistert und mache glänzende Fortschritte.

2. Februar 1939. München, Baderstr. 55,
Rudolf Zettl, Bäcker.

Versetzt sofort in die Praxis

Seit etwa 6 Wochen studiere ich Dr. Heils Schnellkurs Italienisch und bin zu der Überzeugung gelangt, daß die Art der Aneignung einer fremden Sprache mit Dr. Heils Schnellkurs außergewöhnlich leicht gemacht wird. Abgesehen von der Tatsache, daß Ihre Methode den Studierenden sofort in die Praxis des täglichen Lebens versetzt, so wirkt sie auch infolge ihrer einfachen, leichtverständlichen und doch rasch fortschreitenden Aufbauweise nicht nur fördernd, sondern sie macht einen direkt hungrig nach der Fortsetzung des Studiums. Mein Beruf läßt mir sehr wenig Zeit zum Studium, und doch habe ich in den 6 Wochen mehr gelernt als anderweitig in weit längerer Frist. Die Grammatik fällt bei Ihrem Werk sozusagen weg, d. h. sie wird dem Durchnehmenden so mundgerecht vorgesetzt, daß er sie sich unbewußt aneignet. Ich bedauere, daß ich Ihr Neusystem nicht schon früher kennenlernte. Mögen diese Zeilen recht viele Interessenten anregen; dies wünscht Ihnen aus Dankbarkeit Ihr

Karl Meier, Fahrer.

Berlin N 58, Kastanienallee 71, 17. Januar 1939.

Wortschatz in kurzer Zeit

Es freut mich, Ihnen mitteilen zu können, daß ich mit dem Neusystem Italienisch von Dr. Heil überaus zufrieden bin und sehr gute Erfahrungen damit gemacht habe. Mit Bewunderung muß ich immer wieder feststellen, wie leicht und ohne etwas auswendig zu lernen, der Lehrstoff im Gedächtnis haften bleibt. Ich finde bei Durchnahme der Lektionen obsolut keine Schwierigkeiten. Die Aneignung der Sprache nach Ihrer Methode ist eher ein lustiger Zeitvertreib, eine angenehme Erholung, da ja alles so leichtverständlich gehalten ist. In der verhältnismäßig kurzen Zeit, in welcher ich das hervorragende Lehrwerk besitze, habe ich mir einen Wortschatz und eine richtige Aussprache angeeignet, die einen italienischsprechenden Bekannten in Erstaunen setzt. Ich werde allen, welche Interesse für eine fremde Sprache haben, Ihre ausgezeichnete Lehrmethode aufs wärmste empfehlen.

Fürstenberg a. d. Oder, 26. Januar 1938.
Robert Gast, Maler u. Zeichner.

Mit solch klaren Beweisen könnten wir Seiten füllen! Mehr als ¾ Million Menschen bedienten sich unserer Standardmethoden.

Das ist die neue Art:

Vom ersten Augenblick an tritt Ihnen hier die fremde Sprache nicht mehr als eine Sammlung toter Vokabeln entgegen, sondern so, wie sie wirklich und täglich in lebendiger Rede und Gegenrede gesprochen und gebraucht wird.

Ohne mechanisches Wörterbüffeln,

denn eine wortverwandt neugestaltete Wechselwirkung zwischen Fremd- und Muttersprache verankert das Sprachgut. Dies vollzieht sich nach einem neuartigen Plan von Wiederholung, der bewirkt, daß Ihnen der Sprachstoff ohne mechanisches Auswendiglernen zufließt. Gleich einer interessanten Lektüre, die unterhält, anregt und erfreut, geht die Aneignung der Umgangssprache kurzweilig vor sich.

Keine Vorkenntnisse sind nötig,

Volksschulbildung genügt vollauf, weil die Durchnahme gemäß unserer Anweisung so leichtfaßlich vor sich geht, daß keine Unklarheit bestehen bleibt. Eine ganz einfache Schlüsseltechnik befähigt Sie leicht und von Anfang an, unsere Texte zu lesen, zu sprechen und zu schreiben. Neben dem Beruf, in häuslicher Muße nehmen Sie diese in beliebigen Abschnitten durch und sind dabei weder an Wohnort noch an Lehrstunde gebunden.

Wir geben Ihnen zum Selbststudium

die Neue Standardmethode oder für Englisch, Französisch, Italienisch Dr. Heils Neusystem-Schnellmethode. Beachten Sie wohl, daß Sie von uns

nicht Werbedrucksachen, sondern

*die **vollständigen** Originalmittel erhalten, so daß Sie sich mit Gestaltung und erprobter Wirksamkeit des abwechslungsreich Gebotenen im ganzen vertraut machen können.*

Die Nutzgebühr von nur RM 1.90

*für jeweils 4 Wochen bei **einer** Sprache oder von RM 2,90 bei **zwei** Sprachen (nicht mehr als zwei Sprachen auf einmal!)*

zahlen Sie dabei nicht im voraus,

sondern erst nach Ablauf der jeweils 4 Wochen, Sie haben außer dieser kleinen Gebühr keine sonstigen Zahlungs- oder Kaufverpflichtungen.

Diese 4 Wochen des Gebrauchs

sind die Normalfrist für den Ansatz der Mietgebühr. Die Verlängerung des Gebrauchs kann um jeweils weitere 4 Wochen zu den gleichen Mietvereinbarungen erfolgen. Nach beendigtem Gebrauch senden Sie die Originalmittel zurück an den Fremdsprachenverlag Pille & Zehner, München 15/13.

Anmeldeschein

Nur vollständig ausgefüllte und deutlich lesbare Anmeldescheine können ausgeführt werden!

An den **Fremdsprachenverlag Pille & Zehner, München 15/13**

(in offenem Briefumschlag mit 3 Pf. frankieren!)

Senden Sie mir portofrei zum Gebrauch auf 4 Wochen die vollständigen Originalmittel für

Englisch – Französisch – Italienisch
Spanisch — Tschechisch

(Nichtgewünschtes durchstreichen)

Dies geschieht unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß ich außer der Nutzgebühr von RM 1,90 (bei zwei Sprachen RM 2,90) für die ganzen 4 Wochen keine weiteren Zahlungen zu leisten habe und auch keinerlei Kauf- oder sonstige Verpflichtungen eingehe. Nach Ablauf der 4 Wochen werde ich die Gebühr überweisen und die Originalmittel an Sie frankiert zurücksenden. Erfolgt die Rücksendung nicht, dann gilt die Miete als zu den gleichen Vereinbarungen verlängert. Adressenänderungen gebe ich Ihnen an. Erfüllungsort München. (Falls nicht volljährig, auch Unterschrift von Vater, Mutter oder Vormund.)

Vor- und Zuname: _____

Beruf: _____ *erwerbstätig:* _____

ständige Adresse: _____

in Untermiete bei: _____